SECTOR		MLV
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	4
J	EJEMPLAR	

OBSERV. C6/4

C.A.E.

C.A.E.

C6/4

C6/4A

C6-4-1

ESTUDIO SOBRE LA FACTIBILIDAD DE EJECUCION DE OPERACIONES EN APOYO DE LA GUARNICION MILITAR MALVINAS

1. SITUACION DEL ENEMIGO

. Ver Anexo 1.

2. CURSOS DE ACCION

a. Antes de la ofensiva británica

1) Refuerzo de PUERTO ARGENTINO

Reforzar la posición de PUERTO ARGENTINO con efectivos del continente, antes que se inicie la ofensiva británica, mediante una operación de aerodesembarco o lanzamiento con paracaídas empleando los medios aéreos disponibles.

Consideraciones sobre el curso de acción

a) El refuerzo de PUERTO ARGENTINO, para el caso de ejecutarse por un aerodesembarco, debería realizarse con efectivos que no pertenezcan a la REM, para preservar la tropa aerotransportada para una operación futura.

CUAL

b) Dada la capacidad de la pista de PUERTO ARGENTINO, en el mejor de los casos podrían operar hasta dos aeronaves simultáneamente, con lo que los efectivos a desembarcar estarían en el orden de los 120 hombres cada 2 aviones, sin medios de movilidad.

c) Si se efectuara el refuerzo mediante un lanzamiento desde aeronaves en vuelo, la máxima disponibilidad de medios aéreos es de 8 aviones FOCKER F-27 y 4 aviones HERCULES C-130, sería posible transportar hasta 460 hombres en un sola ola, sin sus armas pesadas de apoyo de fuego.

d) El refuerzo por aerolanzamiento reduciría en gran medida el poder de combate de la REM.

e) Una futura operación aerotransportada en el archipiélago no contaría con el factor sorpresa en forma total, ya que las fuerzas británicas estarían alertadas sobre la posibilidad y factibilidad de ejecución de este tipo de operaciones.

f) En el aerodesembarco, durante el tiempo en que las aeronaves permanecerán en tierra para el descenso del personal, las mismas estarán seriamente expuestas a la acción aérea del enemigo. Similar situación ocurrirá con los efectivos.

g) Lo expresado anteriormente exigirá una adecuada cobertura aérea, lo que demandará gran esfuerzo por parte de la Fuerza Aérea. Este esfuerzo será mayor para el caso de una operación aerotransportada, ya que el apoyo aéreo debe proporcionarse como mínimo hasta que se ejecute la reunión de las fracciones lanzadas con paracaídas.

h) Una forma de disminuir los riesgos de la acción aérea enemiga podría ser ejecutando el aerodesembarco en horas de la noche.

i) Cualquiera sea la forma en que se ejecute el refuerzo, la operación exige afectar una gran cantidad de material de vuelo existiendo la posibilidad de pérdidas cuyo costo no es rentable en relación a la operación. Además, se reducirían las posibilidades de emplear todas las aeronaves en una futura ope-

C6-4-2

ración aerotransportada de mayor envergadura.

j) El refuerzo a la posición de PUERTO ARGENTINO con nuevos efectivos no cumpliría con la finalidad de afectar sensiblemente la capacidad enemiga. Por otra parte crearía nuevos problemas logísticos a la Guarnición Militar MALVINAS.

k) Existen dos limitaciones principales que no pueden dejar de considerarse y que son las siguientes:

(1) Las condiciones meteorológicas, particularmente para la operación aerotransportada.

(2) Las patrullas aéreas de combate del enemigo.

l) Simultáneamente con esta acción y a fin de incrementar su factibilidad puede incursionarse sobre los fuegos terrestres y navales enemigos ubicados en el área de refuerzo de retaguardia en ISLAS MALVINAS, a fin de desgastarla y contribuir a disminuir la posión sobre PUERTO ARGENTINO y su potencial bélico en la zona.

Conclusiones

(1) El curso de acción expuesto no es rentable, teniendo en cuenta los riesgos que implica su ejecución.

(2) Si bien podría efectuarse simultáneamente una operación por parte de fuerzas navales en otro lugar del archipiélago e implicarían un elevado riesgo.

(3) Por todo lo expuesto, se descarta el curso de acción.

2) Operaciones aerotransportadas, incursión de fuerzas navales y terrestres

Ejecutar una operación ofensiva general, con todos los medios disponibles del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, antes de la iniciación del ataque británico a PUERTO ARGENTINO, para desarticular la ofensiva enemiga.

Consideraciones

a) La información disponible a la fecha respecto a efectivos del enemigo en ISLA SOLEDAD y su dispositivo táctico o logístico, no permiten la concreción de objetivos para la operación aerotransportada como para la operación anfibia.

b) Al no estar empeñados efectivos importantes del enemigo frente a la posición de PUERTO ARGENTINO, tendría el enemigo la posibilidad de emplear fuerzas significativas, 3/4 BBII, con importante capacidad aeromóvil para aniquilar o neutralizar las fuerzas participantes.

c) Lo expresado en el párrafo anterior podría concretarlo, en caso de tener determinado el momento de iniciación del ataque a la posición de PUERTO ARGENTINO, postergando esta operación hasta haber destruído la nueva amenaza, dejando reducidos efectivos frente a la posición principal.
Esta distribución de efectivos se vería facilitada por la imposibilidad de los elementos propios de PUERTO ARGENTINO de realizar operaciones fuera de su posición defensiva.

C6-4-3

d) Esta oportunidad de ejecución, determinaría anular prematura mente una amenaza sobre un lugar sensible del dispositivo enemigo, factor que es especialmente tenido en cuenta por el comando enemigo y del cual se ha hecho eco la misma prensa inglesa.

e) La realización no exitosa de esta operación impediría, por el empleo de los medios, la posibilidad de intentar otra acción similar aerotransportada y eventualmente otra acción anfibia.

f) Un fracaso en esta operación tendría, sin duda, una repercusión sumamente negativa en la moral de las fuerzas propias especialmente las que se encuentran fuera del TO.

Conclusión

Por las consideraciones precedentes se puede determinar como no aconsejable la adopción de este curso de acción.

b. Operación ofensiva una vez lanzado el ataque

1) Variante 1: con los medios disponibles

a) Enunciado

Ejecutar una ofensiva general con todos los medios disponibles del Ejército, FAA y ARA, en las 24 horas siguientes de iniciado el ataque a PUERTO ARGENTINO, sobre objetivos que permitan hostigar al enemigo y destruir sus instalaciones.

b) Consideraciones

(1) La defensa de PUERTO ARGENTINO es una operación que, como toda operación defensiva, se agota en si misma si no se prolonga en una operación ofensiva posterior que explote su éxito o que la complemente para ampliar sus efectos.

(2) La ofensiva general debe comprender:

(a) Una operación aerotransportada.

(b) Operaciones navales.

(c) Operaciones aéreas.

(3) Los medios disponibles permitirán ejecutar sin inconvenientes y en la necesaria magnitud, las operaciones navales y aéreas, pero limitarán la operación aerotransportada a la capacidad de aerotransporte (4 C-130 y 8 F-27). Esta capacidad reduce la operación al lanzamiento de 460 paracaidístas sin equipo pesado.

(4) La operación aerotransportada reducida a esos efectivos no cumplirá con la necesidad de afectar sensiblemente al enemigo y se correrá el riesgo de que la fuerza sea aniquilada dada su pequeña magnitud.

(5) La operación debería realizarse a partir del momento de iniciarse el ataque a PUERTO ARGENTINO y no más allá de las 24 horas siguientes. Este momento permitirá:

(a) Realizar la operación cuando la masa de las fuerzas terrestres, aéreas y navales enemigas estén empeñadas en el ataque.

(b) Fijar con precisión los objetivos, al descubrir sus efectivos y dispositivo.

C6-4-4

(c) Que todos los elementos enemigos que se desprendan para enfrentar la ofensiva propia, significará un debilitamiento en la presión sobre PUERTO ARGENTINO.

(6) Parece conveniente no realizar la operación después de las 24 horas de iniciarse el ataque. El momento más crítico para el enemigo es la iniciación, cuando aún no se han localizado las armas de la defensa, la coordinación no es muy eficiente y la defensa mantiene toda su capacidad.

(7) Los objetivos que permitirán cumplimentar la finalidad determinada podrían ser:

(a) Para la operación aerotransportada

- ZONA DE PUERTO SAN CARLOS

. Es una zona vital donde está desplegada la base logística enemiga.

. Cualquier acción sobre las instalaciones tendría importantes repercusiones.

. Su ubicación no permitiría la conexión de las fuerzas aerolanzadas con las de PUERTO ARGENTINO

. Debería planearse una evacuación de las propias fuerzas hacia otro punto, operación poco factible.

- ZONA DE PUERTO ARGENTINO

. Es la zona donde habrá mayor concentración de tropas enemigas.

. La masa de las fuerzas enemigas estará empeñada y le será difícil romper el contacto para enfrentar a las tropas aerotransportadas. No obstante, teniendo en cuenta sus efectivos reducidos, la reserva enemiga (1 BI como mínimo) podría neutralizarlas y destruírlas.

(b) Para las operaciones navales

- Canal de SAN CARLOS

. Sobre sus costas se emplazan dos de las tres instalaciones militares británicas en las islas: DARWIN - GANSO VERDE y la cabeza de playa en SAN CARLOS.

. Estas dos zonas estarán seguramente menos protegidas y con las mínimas fuerzas necesarias una vez que se haya lanzado el ataque a PUERTO ARGENTINO.

. La cabeza de playa ofrece particularmente, la mayor cantidad de objetivos para realizar incursiones navales y terrestres y es el punto más sensible de todo el dispositivo enemigo.

C6-4-5

(c) Para las operaciones aéreas

- Zona de PUERTO ARGENTINO

. Sobre las fuerzas terrestes enemigas, tanto empeñadas como de reserva, para impedir su acción sobre la fuerza aerolanzada.

. Sobre los medios de transporte, vehículos y helicópteros, para dificultar el movimiento de las tropas enemigas.

. Sobre los medios de defensa aérea, para facilita la aproximación de los aviones de transporte.

. Sobre los medios blindados, para evitar su acció sobre la cabeza aérea.

- Flota enemiga

Sobre los buques con capacidad antiaérea que pueda interferir en el transporte aéreo.

- Fuerza aérea enemiga

Sobre los PAC que puedan interceptar los transportes aéreos.

(8) En esta variante será posible hostigar al enemigo a trav de las acciones navales, aéreas y terrestres, de la misma manera se podrán destruir instalaciones enemigas. Pero no será posible influir en forma decisiva en la situació ya que las acciones no tendrán la envergadura necesaria para obligar a un cambio de actitud a las fuerzas enemigas o a parte de ellas.

(9) La rentabilidad estratégica operacional no guarda relación con los objetivos a lograrse.

2) Variante 2: con otros medios

a) Enunciado

Ejecutar una ofensiva general con todos los medios necesario en las 24 horas siguientes de iniciado el ataque a PUERTO ARGENTINO, sobre objetivos que permitan hostigar al enemigo, destruir sus instalaciones y aniquilar a una parte importante de sus fuerzas terrestres.

b) Consideraciones

(1) Mantienen su valor las enunciadas como (1) y (2) de la Variante 1.

(2) Las operaciones navales y aéreas, podrán ejecutarse con los medios disponibles. En cuanto a la operación aerotransportada, requerirá el empleo de todas las fuerzas disponibles, para ello serán necesarios más aviones de transporte.

(3) El aerotransporte de 2 FFTT Aerot y un escalón de comand requerirá como mínimo 32 aviones "HERCULES" C-130, u otr de capacidad similar, con sus respectivas tripulaciones.

C6-4-6

Esta cantidad de aviones surje de la necesidad de realizar el lanzamiento en una sóla operación, porque una vez conocido el lugar de entrega el enemigo estará alertado y tratará de impedir con todos sus medios una nueva entrega por aire.

(4) Las 32 aeronaves se utilizarían tentativamente de la siguiente forma:

(a) 22 aviones para personal (64 hombres por máquina, totalizando 1408 paracaidístas o sea 2 FT Aerot).

(b) 10 aviones para lanzamiento de 140 toneladas de carga. (Compuesta por munición, racionamiento y armamento de apoyo de fuego).

(c) En la cantidad total de aeronaves no se tiene en cuenta el porcentaje de perdidas de material con personal, que está en el orden del 25/30%.

(5) Las dos FT Aerot permitirán realizar una operación que, aprovechando la sorpresa, el aferramiento de las fuerzas enemigas en PUERTO ARGENTINO y las múltiples acciones que realizarán la FAA y la ARA en forma simultánea, puede cambiar favorablemente la situación.

(6) La sorpresa se logrará a través del secreto, mediante la elección del momento adecuado y con la diversión que causarán las otras acciones a realizar.

(7) Son válidas las consideraciones (5) y (6) de la Variante 1.

(8) Los objetivos para las operaciones navales y aéreas son las señaladas para la Variante 1.

(9) El objetivo más conveniente para la operación aerotransportada es la zona de PUERTO ARGENTINO:

(a) La zona de lanzamiento deberá estar a retaguardia del dispositivo enemigo.

(b) El objetivo deberá ser parte de la fuerza enemiga empeñada para cercarla y aniquilarla.

(c) La fuerza aerotransportada puede conectarse con la defensa una vez cumplida su misión.

(10) La zona de SAN CARLOS presenta dos grandes inconvenientes que anulan las ventajas que puede significar una operación sobre ella:

(a) Fuerte defensa aérea que podría causar grandes bajas en la fuerza aerotransportada.

(b) No es posible la conexión con otras fuerzas propias.

(11) El aniquilamiento de parte de las fuerzas enemigas que atacan PUERTO ARGENTINO dislocará el dispositivo enemigo

C6-4-7

y producirá un cambio sustancial en la situación.

(12) La rentabilidad estratégica es aceptable.

3) Conclusiones

a) La Variante 1 no es rentable, teniendo en cuanta el riesgo para elementos importantes de la ARA y FAA y la imposibilidad de influir en forma sustancial sobre la situación.

b) La Variante 2 es la que cumpliría con la condición de producir efectos importantes sobre el enemigo, pero es necesario tramitar una decisión de nivel político para la compra o renta de los medios aéreos necesarios. Esta Variante es la que debe retenerse por ser la única rentable y aquella que puede influir para lograr un cambio de situación importante.

C6-4-8

CC/4B

La Batalla Aerea

de las Islas

Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL

DE LA

FUERZA AEREA ARGENTINA

6-4-93

OPERACION AEROTRANSPORTADA EN MLV.

(1) DIURNA.

Ventajas:

1) Mejor visualización de la ZL y remisión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

Desventajas:

1) Mayores posibilidades de intercepción al Escuadrón de aviones C-130, ya que durante las horas diurnas es cuando el enemigo tiene mayor cantidad de cazas en el aire.
2) El factor viento en superficie (normalmente más de 15 nudos) puede significar un elevado número de bajas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: POCO ACEPTABLE (30% de aceptabilidad) por:

1º) Las pérdidas que sufrirán los aviones propios por acción de la caza interceptora enemiga.
2º) Las bajas entre el personal lanzado.
3º) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo y a las pérdidas de aviones y personal que se sufrirán en la operación.

(2) NOCTURNA.

Ventajas:

1) Menor posibilidad de intercepción de los avs C-130 por parte de la caza interceptora enemiga.

Desventajas:

1) Grandes problemas de visualización de la ZL

C6-4-10

y remisión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

2) El factor viento en superficie y la falta de referencias en la aproximación al suelo del personal lanzado, significará un elevado número de pérdidas entre el personal de paracaidistas.

3) Posibilidad que la flota enemiga adelante pique tes radar y fragatas misilísticas en el Estrecho SAN CARLOS y en el Seno CHOISEUL, cubriendo así la ZL prevista en DARWIN.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de aceptabilidad). Por:

1º) Las pérdidas de aviones propios por acción de misiles.

2º) Las grandes bajas entre el personal lanzado en condiciones nocturnas.

3º) La escasísima cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

(3) DIURNA/NOCTURNA (Vuelo de navegación de ida diurno, lanzamiento con últimas luces, regreso nocturno)

Ventajas.

1) Una relativamente buena visualización de la ZL.

Desventajas.

1) Los aviones C130 podrán ser interceptados de ida por aviones de caza interceptora enemiga y durante el regreso nocturno por misiles de buques.

2) El factor viento seguirá siendo condicionante de las pérdidas entre el personal lanzado.

C6-4-11

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de aceptabilidad). Por:

1º) Pérdidas de aviones propios por acción de misiles de buques y/o caza interceptora enemiga.

2º) Las bajas entre el personal lanzado.

3º) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

CONCLUSIONES: Históricamente, las operaciones aerotransportadas son de elevado costo en material y personal, por lo que deben realizarse en condiciones que aseguren un gran crédito en base a las pérdidas que se van a sufrir. En este caso particular, para cualquiera de las tres alternativas señaladas (diurna, nocturna y diurna/nocturna) se concluye en que las pérdidas serán grandes (tanto en aviones C/130, como en el personal lanzado), todo ello para poner en tierra y en condiciones de combatir alrededor de 300 hombres (como máximo). La pregunta clave es: ¿Vale la pena un esfuerzo semejante para colocar tan pobre cantidad de efectivos, comparado con los casi 9.000 hombres con que ya contamos en las Islas MALVINAS?

Recordemos que las pérdidas de aviones C-130 afectarán seriamente las tareas de transporte operativo que seguirán siendo altamente prioritarias en las operaciones.

Por todo ello, si bien hemos asignado porcentajes

C6-4-12

de aceptabilidad, como corresponde a todo trabajo de EM, concluimos en que este tipo de operaciones es NO ACEPTABLE para la situación actual.

COMODORO RIVADAVIA, 25 MAYO 1982

Comodoro Rebujo Federico MELA

C6-4-13

C6/4C

C6-4-14

"PROVISORIO"

TOMO I

Edición Limitada

ANEXO 1

SECRETO

Copia Nro
CJE (EMGE-Jef II-Icia)
BUENOS AIRES
090900 Jun 82
GER 173

SINTESIS APRECIACION DE SITUACION DE INTELIGENCIA Nro 3/82

Referencias

a. Cartografía

MALVINAS - Escala 1: 50 000 Ed Inglesa

b. Otros documentos relacionados

IIE Nro 7/82
Síntesis Aprec Sit Icia Nro 2/82

1. MISION

Ver DEMIL 2/82 (Caso MALVINAS)

2. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DONDE SE OPERARA

a. Condiciones Meteorológicas

1) Situación Existente

El tiempo que comenzó a desmejorar el 04 Jun 82, con temperaturas bajo cero, neviscas y escasa visibilidad, mejoró a partir del 07 Jun 82; siendo el 08 Jun 82 el siguiente:

Vientos: Cuadrante NO - Velocidad 37 Km

Visibilidad: 12 Km

Cielo: Semi-cubierto con nubes bajas y medias a 300 mts.

Temperatura: 0°

2) Pronóstico para hoy

Algo nublado, con nubes medias - vientos moderados del NO.

3) Pronóstico para las próximas 96 hs

A proporcionar por la FAA.

b. Terreno

1) Características Generales

El terreno de la Isla Soledad es arcilloso, blando y anegadizo (esponjoso) con algunos afloramientos rocosos y de turba.

Esta característica es válida aún para las alturas de escasa magnitud existentes.
Por tal motivo la transitabilidad a campo traviesa de vehícu-

C6-4-15

los es imposible y de la tropa a pie es de escaso rendimiento (1 a 2 Km/h).
Los caminos prácticamente no existen, entre ellos las sendas más importantes son:

a) DARWIN - FITZ ROY - PUERTO ARGENTINO

En esta época del año es intransitable entre DARWIN y PONY'S PASS por ser pantanoso y anegadizo. A partir de dicho punto es transitable hasta Puerto Argentino.

b) Ea HOUSE (HORSE PADDOCK) - MOODY BROOK - PUERTO ARGENTINO

Desde Ea HOUSE hasta MURREL BRIDGE, es una senda pedregosa que puede ser transitada por vehículos livianos de doble tracción; desde MURREL BRIDGE hasta MOODY BROOK, de características similares pero de mejor transitabilidad; desde este último punto hasta Puerto Argentino asfaltado de una sola mano.

El sector N de la Península FRESINET, carece de caminos, es transitable a pie con las dificultades ya señaladas.
El Río MURREL es vadeable a pie desde la zona de FURZE BUSH PASS hacia el oeste.

2) Terrenos y Zonas Llave

a) Terrenos Llave

(1) Alturas MURREL (N Pen FRESINET)
(2) Cerro VERNET
(3) Monte KENT
(4) Monte CHALLENGER
(5) Monte TWO SISTERS
(6) Monte LONGDON
(7) Monte TUMBLEDOW

b) Zonas Llave

(a) Puerto Argentino
(b) Aeropuerto
(c) Cabezas de playa

- SAN CARLOS
- DARWIN
- FITZ ROY

3) Avenidas de aproximación

Las principales corren de E . a caballo de los caminos

(1) Ea HOUSE - MOODY BROOK - PUERTO ARGENTNINO
(2) DARWIN - FITZ ROY - PONY'S PASS - PUERTO ARGENTINO

C6-4-16

3. SITUACION DEL ENEMIGO TERRESTRE

a. Dispositivo

No se dispone de suficiente información para determinar el dispositivo que el enemigo está adoptando para el ataque a la "Posición Puerto Argentino".
No obstante el movimiento de helicópteros efectuado con gran intensidad hacia zonas a cubierto por las alturas señaladas en 2. b. 2) a) (2), (3) y (4) -sobre las cuales se ha solicitado a FAA reconocimiento aerofotográfico- permiten apreciar que el enemigo podría atacar con 2 Br(s) en 1ra línea con ataque principal por el centro (Ea HOUSE - Pto ARGENTINO), secundario por el sur (FITZ ROY - Pto ARGENTINO) manteniendo como reserva helitransportada 1 (un) B Parac y con misión defensiva de zonas Puerto SAN CARLOS y DARWIN 1 (un) BIM. (Ver anexo 1)

b. Composición

1) Br I M 3	2) Br I 5
BIM 40	B I 1 "WELLS GUARDS"
BIM 42	B I 2 "SCOTS GUARDS"
BIM 45	B I 7 "GURKHAS"
B Parac 2	R BI Mix ? (16/32 SCORPIO
B Parac 3	28 FOX)
RA 29 (18 Cñ 105 mm)	RA ?
BADA ? (RAPIER)	BADA ?
Esc Ing 59	Esc Ing ?
Esc Com 3	Esc Com ?
Esc Av Ej	
Elem SPAC	Elem SPAC

La composición de la Br I M 3 se conoce por análisis de documentación capturada al enemigo; la de la Br I 5 se aprecia por información pública de origen británico y análisis del probable OB Ej Inglés.

c. Efectivos

1) Fuerzas Empeñadas

Br IM 3 y Br I 5, efectivos aproximados 9.000 hombres

SEB y SAE, efectivos aproximados 250 hombres

2) Refuerzos

Se desconocen.

d. Actividades importantes recientes y actuales

Entre el 21 y 26 May 82 el enemigo estableció y consolidó la cabeza de playa SAN CARLOS, ocupando además mediante exploración en fuerza helitransportada, las alturas dominantes en dirección al O (Pto Argentino).

C6-4-17

A partir del 27 y hasta el 29 May 82 el enemigo atacó y conquisto Pto DARWIN y GANSO VERDE.
Desde el 30 May 82 hasta el 08 Jun 82 se ha verificado un intenso empleo de helicópteros para transportar personal, material y abastecimientos desde SAN CARLOS y DARWIN hacia el Oeste, rechazando propios elementos adelantados hasta la línea general Monte KENT - Monte CHALLENGER y más al sur. Asimismo se han detectado movimientos de helicópteros desde bases en el mar (Norte y Sur de la Península FRESINET) hacia las zonas señaladas.
El 08 Jun 82 se realiza un desembarco de personal y medios en la Bahía de FITZ ROY, el que es seriamente afectado por la acción de la aviación propia.

e. Peculiaridades y Debilidades

1) El apoyo logístico desde DARWIN y SAN CARLOS solo es posible mediante el helitransporte.

2) La lejanía de las bases de apoyo logístico a los elementos de primera línea y su dependencia de un solo modo de transporte puede afectar la corriente de abastecimientos.

3) Las características de sus bases de apoyo logístico (extensas, alejadas y con posibilidades de aproximación en cubierta) posibilita la ejecución de operaciones comando.

4. CONCLUSIONES

a. Respecto a las características de la zona donde se operará

1) Condiciones meteorológicas

a) Efectos sobre nuestras operaciones tácticas

Deberán analizarse cuando se reciba el pronóstico para el período 9/14 Jun 82 , en relación con la operación ofensiva que se ejecute.

Para la acción defensiva, de mantenerse las actuales condiciones favorecerán la propia operación, con excepción de las horas de obscuridad (16 horas) que favorecerán la aproximación del enemigo, operaciones de infiltración y golpes de mano y su superioridad en medios técnicos apropiados.

b) Efectos sobre las operaciones del enemigo

El mal tiempo de los últimos días ha demorado el desplazamiento de personal y medios para adoptar el dispositivo de ataque a Puerto Argentino.
La llovizna y nieve caídas ha empeorado la ya difícl transitabilidad a campo traviesa lo que sumado a la escasa o nula capacidad de los caminos existentes hará que el ataque progrese muy lentamente una vez que enfrente la zona batida por las armas del LACPC.

C6-4-18

2) Terreno

a) Efectos sobre nuestras operaciones tácticas

Las características del terreno y sus condiciones de transitabilidad afectarán también los contraataques de la defensa y limitarán a distancias relativamente cortas, respecto de la propia posición defensiva, cualquiera operación de aerolanzamiento que se ejecute en la retaguardia del enemigo.

Las obras de tierra ejecutadas y el terreno elegido para la defensa de Puerto Argentino facilitarán el cumplimiento de la misión.

b) Efectos sobre las operaciones del enemigo

Los terrenos llave, ya en poder del enemigo 2. b. 2) a) (3) y (4), le permitirán al enemigo adoptar a cubierto el dispositivo de ataque.

Las características del mismo ya extensamente analizadas, no favorecen el ataque, especialmente por la difícil transitabilidad. Debe tenerse en cuenta que si bien el enemigo tiene una apreciable capacidad de helitransporte, la misma debe ser empleada además para abastecimiento, evacuación de heridos, cambios de posición de armas pesadas y artillería, etc.

b. Capacidad retenida del enemigo

Completar el adelantamiento de personal y medios para adoptar el dispositivo de ataque desde la línea general Co VERNET - Mte KENT Mte CHALLENGER y más al sur.

Mantener el hostigamiento de las propias posiciones mediante el fuego de artillería de campaña, fuego Naval y Aéreo, operaciones comando y operaciones de engaño electrónico.

Atacar no antes del 10/11 Jun 82 con 2 (dos) Br (2BIM - 3 BI - 1 B Parac - 1 R Bl Mix) en primera línea, con centro de gravedad en la dirección general Ea HOUSE - PUERTO ARGENTINO, manteniendo como reserva 1 B Parac helitransportado en condiciones de impulsar el ataque conquistando terrenos llave dentro del sector defensivo o de proporcionar seguridad a la zona de retaguardia ante eventuales ataques de propias fuerzas con elementos aerolanzados.

Defender las cabezas de playa "SAN CARLOS y DARWIN " con 1 (un) BIM. Con el apoyo de fuego terrestre, aéreo y naval disponible.

c. VULNERABILIDADES

1) Las bases de apoyo logístico son vulnerables al ataque aéreo, incursiones navales y/o golpes de mano de grupos comandos.

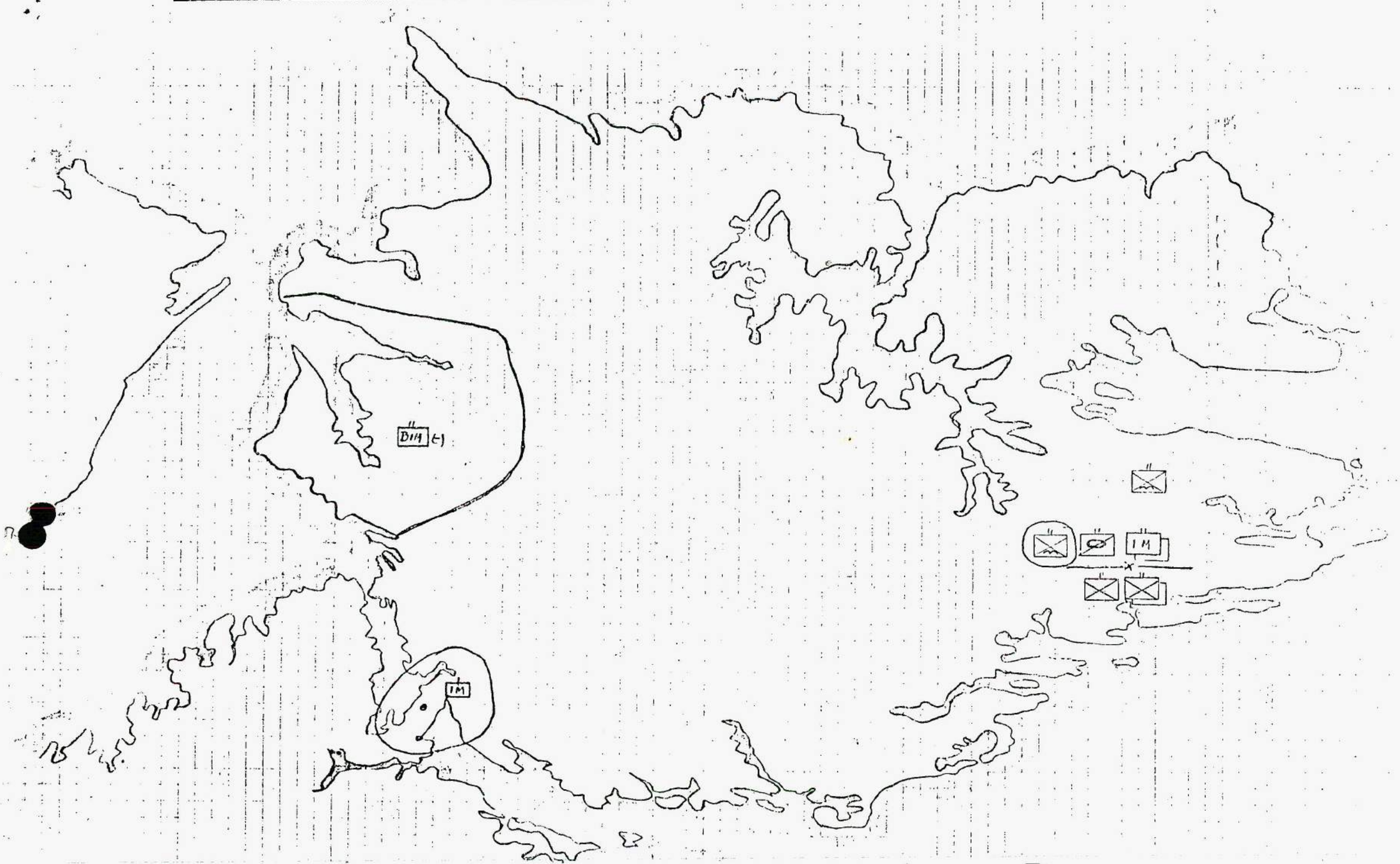
C6-4-19

2) La extensión de sus líneas de comunicación y su grado de dependencia de un solo modo de transporte puede facilitar la interrupción de la corriente logística por la acción terrestre y aérea de propia fuerza.

3) La lentitud en el abordamiento de las PP Atq y posterior ritmo de avance, dadas las condiciones de transitabilidad a campo traviesa, favorecerá la ejecución de los fuegos planeados de la defensa.

C6-4-20

ANEXO 1 (DISPOSITIVO ESQUEMATICO DEL ENEMIGO PARA EL ATAQUE A PUERTO ARGENTINO) A LA SINTESIS APRECIACION DE SITUACION DE INTELIGENCIA NRO 3/82.



C6-4-21

ANEXO 2

PLAN ESQUEMATICO DE LA OPERACION

1. SITUACION

La que corresponda en el momento en que se elabore el plan correspondiente.

2. MISION

Las Fuerzas Armadas ejecutarán una ofensiva general con todos los medios necesarios, dentro de las 24 horas siguientes de iniciado el ataque a PUERTO ARGENTINO para hostigar al enemigo, destruir sus instalaciones y aniquilar a una parte importante de sus fuerzas terrestres a fin de afectar sensiblemente su poder de combate.

3. EJECUCION

a. Concepto de la operación (Apéndice 1)

La operación consistirá en una serie de acciones terrestres, navales y aéreas, ejecutadas en forma simultánea, sobre objetivos físicos, instalaciones logísticas y efectivos británicos.

Se desarrollará en las siguientes fases:

1) Fase 1: Preparatoria (Desde este momento hasta la iniciación de la ofensiva británica).

Comprenderá las siguientes actividades:

a) Planeamiento conjunto de la operación.

b) Reunión de los medios de transporte.

c) Desplazamiento de los efectivos que participarán de la operación conjunta hasta las zonas de reunión y embarque.

2) Fase 2: Aproximación (Desde que se inicia la ofensiva británica hasta 24 horas después).

Cómprenderá:

a) Desplazamiento de medios navales de superficie y submarinos hacia la zona objetivo (Apéndice 2)

b) Ejecución del movimiento aéreo para la operación aerotransportada.

c) Acciones aéreas para lograr la superioridad aérea en la zona objetivo.

d) Acciones terrestres limitadas por parte de los efectivos terrestres y fuerza aérea destacados en MALVINAS.

C6-4-22

3) Fase 3: Ejecución (A partir de las 24 Hs de iniciada la ofensiva británica)

Comprenderá:

a) Incursiones sobre las fuerzas navales y terrestres en el área de refuerzo y retaguardia enemiga en la zona del ESTRECHO DE SAN CARLOS. (Apéndice 1 y 2).

b) Operación aerotransportada en la retaguardia de los efectivos que atacan la posición PUERTO ARGENTINO.

c) Ataque de las tropas aerotransportadas y conexión con los efectivos de PUERTO ARGENTINO.

d) Acciones aéreas sobre los efectivos terrestres y flota enemiga para contribuir al éxito de las operaciones.

e) Continuación de la ejecución de la defensa.

b. Misión del Centro de Operaciones Conjuntas

Planeará, conducirá y supervisará la operación conjunta.

x. Instrucciones de coordinación

A determinar por el órgano de planeamiento.

4. SPAC

Se omite.

5. COMANDO Y COMUNICACIONES

Se omite.

6. OTRAS CONSIDERACIONES

a. La operación debe ser concebida en forma integral ejecutándose las acciones navales, terrestres y aéreas en forma simultánea para lo cual debe ser coordinada hasta en los menores detalles.

b. A efectos de contar con los medios de transporte necesarios para la operación aerotransportada (32 aviones HERCULES C-130 o similares) el COMITE MILITAR deberá adoptar la resolución para su obtención.

c. Debe tenerse presente que el éxito de la operación depende en gran medida del factor sorpresa, siendo fundamental el mantenimiento del secreto.

d. Asimismo, el éxito de la operación puede hacer variar el curso de los acontecimientos tanto en el campo militar como en el campo político.

C6-4-23

Dpto P1)
BUENOS AIRES
091100 Jun 82

APENDICE 1 (Concepto de la Operación Conjunta) AL PLAN ESQUEMATICO

ISLA SABALDES
IS. LOS SALVAJES
IS. LAS LLAVES
I. PAN DE AZUCAR
I. CULEBRA
I. DEL ROSARIO
I. TRINIDAD
I. BLANCA
I. RASA
I. DE BORDON
B. Elefante Marino
B. de la Cruzada
I. VIGIA
I. REMOLINOS
Bahía San Francisco de Paula
I. DEL RIO
I. CUARTA
I. SEGUNDA
I. TERCERA
ISLAS DEL PASAJE
Bahía 9 de Julio
I. SAN JULIAN
SCARPADA
I. NORTE
PES
SAN RAFAEL
Bahía San Julián
ISLA SAN JOSE
Pt. Moreno
Pt. Edgardo
I. PAJARO
B. San Felipe
ITES. FRANCESES
ISLA GRAN MALVINA
P. Howard
Estrecho de San Carlos
B. de Ruiz Puente
Puerto Darwin
C. LEAL
Ens. del Norte
C. ALTO
Ens. del Noroeste
B. del Oeste
P. ROCA BLANCA
C. CORRIENTES
P. VOLUNTARIO
P. AGUILA
B. de la Anunciación
Puerto Argentino
ISLA SOLEDAD
I. CALISTA
I. AGUILA
Canal Aguila
I. JORGE
I. PELADA
B. de los Abrigos
P. DEL TORO
P. MARSOPA
IS. DE LOS LEONES MARINOS
B. del Laberinto
B. Baja
I. MAYOR
IS. TRISTE
Ens. Luisa
I. DEL MEDIO
P. PELIGROSA
I. BOUGAINVILLE
P. AGUDA

ESCALA 1:625.000

25 50 Km

MAR ARGENTINO

OCEANO ATLANTICO SUR

ACLARACIONES

(1) Acciones ofensivas para aferrar fuerzas
(2) Acciones aéreas para lograr la superioridad aérea
(3) Incursión aeronaval para hostigar y desgastar fuerzas enemigas
(4) Operación aerotransportada para aniquilar parte de las fuerzas enemigas atacantes

SECRETO

IDEAS SOBRE LA FORMA EN QUE PODRIAN EJECUTARSE LAS OPERACIONES NAVALES

1. SITUACION

Organización para el combate

GT. 1: Destructores

GT. 2: Corbetas

GT. 3: Lanchas rápidas

GT. 4: Tres Grupos Comandos/Buzos Tácticos

GT. 5: Diez Buques Pesqueros

GT. 6: Pedtroleros

GT. 7: Aviones de Exploración

GT. 8: Aviones de Ataque

GT. 9: REM y medios aéreos asignados para su transporte.

Situación de fuerzas enemigas y amigas de acuerdo con lo expresado en el cuerpo del plan esquemático.

2. MISION

Incursionar sobre las fuerzas navales y terrestres enemigas, ubicadas en el área de refuerzo y retaguardia en Islas MALVINAS, a fin de desgastarlas y contribuir a disminuir la presión sobre Puerto ARGENTINO y su potencial bélico en la zona.

3. EJECUCION

Esta Fuerza incursionará sobre la zona de ESTRECHO DE SAN CARLOS mediante acciones de destructores y corbetas, en acción coordinada de diversión con buques auxiliares y pesqueros y ataques aéreos masivos contra objetivos terrestres durante la aproximación, ejecución y retirada y desembarcará por modo aéreo a retaguardia del enemigo o en PUERTO ARGENTINO efectivos de la REM. A tal fin:

a. Efectuará bombardeo sobre zona SAN CARLOS-DARWIN y GANSO VERDE y batirá blancos de superficie en toda oportunidad favorable.

b. Simultáneamente con las acciones del GT 1, destruirá unidades navales en el acceso Norte del ESTRECHO de SAN CARLOS.

c. Destruirá piquetes enemigos al Oeste de ISLAS MALVINAS, durante la aproximación de GT 1 y GT 2.

d. Será trasladado por GT 1 hasta la zona SAN CARLOS-DARWIN-GANSO VERDE y mediante acciones sútiles destruirá depósitos logísticos en la retaguardia enemiga, replegándose posteriormente a PUERTO HOWARD.

e. Se trasladará hasta el área MALVINAS en forma dispersa y coordinada con la aproximación de GT 1 y GT 2, a efectos de crear diversión a la amenaza enemiga y secundariamente aprovisionar de materiales críticos a las fuerzas terrestres propias.

f. Completará el reaprovisionamiento de combustible y agua al GT 1 y 2 inmediatamente antes de iniciar la aproximación a MALVINAS; eventualmente reaprovisionarlos en su regreso.

C6-4-25

g. Proveerá exploración antisuperficie y antisubmarina a la operación.

h. Proveerá apoyo antisuperficie a pedido de la GT 1 ó GT 2, durante el traslado desde y hacia MALVINAS en horas diurnas y distraerá las fuerzas aéreas, navales y terrestres enemigas, mediante ataques aéreos continuados diurnos y nocturnos sobre instalaciones y asentamientos en SAN CARLOS-DARWIN-GANSO VERDE, durante la aproximación, acción y retirada de los GT 1 y GT 2.

i. Se mantendrá listo a partir del momento que el GT 1 inicie su acción contra SAN CARLOS-DARWIN-GANSO VERDE y efectuará:

1) Su traslado y desembarco vertical a retaguardia de las líneas enemigas, en caso de contar con condiciones meteorológicas adecuadas, para debilitar el esfuerzo enemigo.

2) Su traslado y desembarco por modo aéreo en la pista de PUERTO ARGENTINO para reforzar los medios propios y posibilitar acciones ofensivas.

4. CONCEPTO DE LA OPERACION

Las capacidades del enemigo presentan en la distintas fases de la operación, las siguientes amenazas:

a. Aproximación y retirada

Fuerte amenaza submarina, discreta amenaza aérea y equilibrada amenaza de superficie.

b. Incursión por el ESTRECHO DE SAN CARLOS

Fuerte amenaza aérea y discretas amenazas de superficie y terrestre.

c. Incursión al Norte del ESTRECHO DE SAN CARLOS

Fuerte amenaza aérea, equilibrada amenaza de superficie y discreta amenaza submarina.

d. A fin de minimizar los efectos de la amenaza submarina, particularmente en la aproximación, deberá primar el concepto de divertir por saturación el accionar de los submarinos enemigos, mediante la navegación simultánea del GT 1, GT 2 y GT 3, con buques auxiliares y/o pesqueros (GT 5), la maximización de derrotas nocturnas y el empleo de altas velocidades.

e. Asimismo, para negar la amenaza aérea y terrestre, deberá primar el concepto de interdecir la aviación enemiga y artillería terrestre con la acción continuada de la aviación propia, sobre objetivos terrestres del enemigo en la zona SAN CARLOS-DARWIN-GANSO VERDE.

f. Para oponerse a la amenaza de superficie, se destruirán las unidades navales enemigas mediante ataques misilísticos, eventuales ataques aéreos del GT 8 e información temprana del GT 7.

h. Para el desarrollo de la operación deberá primar el concepto de máxima coordinación entre los distintos Grupos de Tareas que exija, por simultaneidad de acciones, la mayor diversión de amenazas enemigas.

C6-4-26

h. Para el logro del objetivo de la misión, deberá primar el concepto de disminuir la capacidad de combate del enemigo, aumentar las capacidades de resistencia de los objetivos materiales propios ocupados militarmente en las ISLAS MALVINAS, demostrar la vocación nacional de lucha y conmocionar en lo posible la opinión pública internacional y nacional.

i. El traslado y desembarco de la REM, ya sea mediante lanzamiento o aterrizaje en la pista de PUERTO ARGENTINO, deberá quedar supeditado a las condiciones meteorológicas y al grado de reacción y diversión del enemigo.

5. INSTRUCCIONES DE COMANDO

Desarrollará el Plan del Comando del TOAS.

6. AGREGADOS

Suplemento 1: Ordenes a ser impartidas de inmediato.

Suplemento 2: Otras previsiones que deberán considerarse.

C6-4-27

SUPLEMENTO 1 AL APENDICE 2

ORDENES A SER IMPARTIDAS DE INMEDIATO

1. Reubicar los distintos GT en sus posiciones iniciales y asegurar sus abastecimiento a la brevedad posible.

2. Distribuir armamento portátil antiaéreo, en las unidades más expuestas a la amenaza aérea y con mayores falencias en su defensa (Destructores, pesqueros, petroleros, etc).

3. Efectuar reconocimiento aerofotográfico e infrarrojo del dispositivo enemigo en ambas márgenes del ESTRECHO SAN CARLOS, en particular instalaciones en PUERTO SAN CARLOS-DARWIN-GANSO VERDE.

4. Designación de las dotaciones militares, alistamiento y distribución de las cargas a ser embarcadas en los puntos de zarpada y/o intermedios.

5. Alistamiento y traslado de la APCA y APBT para embarcar en GT 1.

6. Alistamiento de la REM y sus modos aéreos de transporte.

7. Los GT deberán arribar e iniciar sus operaciones sobres los objetivos asignados simultáneamente con la operación aerotransportada.

C6-4-28

OTRAS PREVISIONES QUE DEBERAN CONSIDERARSE

1. Establecer el lugar de desembarco y accionar del GT 4.
2. Seleccionar los blancos para el GT 1 y el GT 8, que provean el efecto deseado y aseguren evitar la interferencia mutua.
3. Definir medidas para evitar interferencias mutuas, en particular para submarinos y aeronaves como ser:
   a. Horarios.
   b. Sectores geográficos.
   c. Marcas identificatorias pintadas en cubierta/superestructura de las unidades de superficie, en particular los Destructores tipo 42.
4. Estacionar el/los buques hospitales al Norte de las Islas, 100 millas a popa de la Fuerza.
5. El ingreso de los Destructores del GT 1 por la boca Sur del ESTRECHO SAN CARLOS.
6. La posibilidad de que el enemigo haya materializado su capacidad de minado en la boca Norte del ESTRECHO SAN CARLOS.

C6-4-29

CONCLUSIONES LOGISTICAS

1. DE CARACTER GENERAL

a. Desde el punto de vista logístico ambos cursos de acción pueden ser apoyados con diversos grados de limitaciones.

b. Las limitaciones estarán en función fundamentalmente de la cantidad de medios que puedan asignarse a las ISLAS y de la factibilidad del mantenimiento de un apoyo logístico sostenido.

c. En términos generales y en función de los efectivos y niveles actuales del componente terrestre de la Fuerza en MALVINAS, el apoyo logístico no se verá limitado significativamente por un esfuerzo del orden de 1/2 subunidades de infantería.

d. En cambio, sí podrá limitarse en grados diversos, en la medida que los efectivos a asignar superen a los señalados precedentemente.

Como ejemplo un regimiento de infantería Tipo "A" necesita diariamente un reabastecimiento del orden de las 14 Ton (1 viaje de C-130 completo).

e. En consecuencia, y dado que el transporte es la principal limitación para el mantenimiento de la corriente logística cuanto mayores sean los efectivos a asignar, los problemas logísticos serán directamente proporcionales a ellos.

2. DE CARACTER PARTICULAR

a. El curso de acción Nro 1 es el que presenta menores limitaciones, teniendo en cuenta que al no haberse iniciado las operaciones los niveles actuales, excepto Clase I cuyos consumos son estables y fijos con o sin operaciones, se mantienen sin modificaciones.

b. En consecuencia dicho CA, posibilita inicialmente un apoyo más seguro considerando la posibilidad de redistribución de los efectos disponibles en las ISLAS.

c. No obstante ello tal circunstancia es transitoria, en función del tiempo y de lo transcripto en 1.e.

d. El curso de acción Nro 2, por el contrario, es el que presenta mayores limitaciones, en razón de la fundamentación inversa de lo señalado para el CA Nro 1.

3. CONCLUSIONES FINALES

a. Logísticamente y en función de la actual situación de abastecimiento del Componente terrestre de la Fuerza y de las graves limitaciones de transporte existentes, el no incremento de medios disminuye los problemas logísticos.

b. Tal consideración sólo es válida, en la medida que no pueda revertirse la situación de transporte que impide mantener una constante y sostenida corriente logística.

C6-4-30

c. En lo atinente a los CCAA en estudio y teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, que son las básicas, el CA Nro 1 ofrece una leve y transitoria ventaja sobre el Nro 2.

d. Cabe por último consignar que la ejecución de la operación aerotransportada sobre la zona de PUERTO ARGENTINO ofrece, desde el punto de vista logístico, menores inconvenientes y mayor seguridad, en razón de facilitar su reabastecimiento posterior.
No obstante ello, deben señalarse los inconvenientes que tal actividad presentará, por la presencia cercana del enemigo terrestre y aéreo y por las limitaciones impuestas por el terreno y la imposibilidad de transporte automotor.

C6-4-31

cc/45

C6-4-32

(C)

FB 6640

(D) 220850 Son 82

BUEOCCT
CRVOCJF

DE CAE PARA CFAS INFO GAL-GRA-SJU-SCZ-TRE.-CRV.-
REFERENTE REPLIEGUE COMUNICO QUE HASTA FINALIZACION DEL MISMO EN UNIDADES DESPLIEGUE DEBERAN OPERAR TERMINALES DE CARGA A CARGO DE LOS MISMOS, LOS QUE DEBERAN PARTICULARIZAR DIMENSIONES DE LAS CARGAS A TRNASPORTAR CON EL CAT.-

HP FB 6640 HP 220852

Mayor DANTE ANIBAL ASLA
A3 - CAE

C6-4-33

ASPECTOS MAS IMPORTANTES DEL INFORME DE ICIA EFECTUADO A LOS PRISIONEROS ARGENTINOS DE DARWIN

1. Reunión de Información del ENO

Se aprecia que se basó en reconocimiento aéreo y patrullas terrestres guiadas y asesoradas por lugareños.

2. Apoyo de fuego aéreo (En el ATQ a DRW)

a) TRES (3) SEA HARRIER. No hubo fuego de A Naval de significación
b) En la consolidación posterior del objetivo fueron utilizadas las posiciones defensivas propias de DARWIN a 1/3 Km principalmente pozos de zorros o redondo con parapetos o bolzas y tipo nido de ametralladora.
c) Se observaron QUINCE (15) vehículos transporte de personal para 6 hombres C/U con ametralladoras Ae 12,70mm (Pueden ser vehículos tipo SPARTAN variantes del tanque ESCORPION.
d) En 3 galpones pintados de oscuro estarían los depósitos de munición en GOOSE GREEN.
e) La pista aérea de DRW estaba operable.

3. En SAN CARLOS

a. El lugar de prisioneros de guerra fué un galpón de un antiguo frigorífico ubicado próximo a la orilla de la Bahía.
b) Las preguntas de interrogatorio efectuadas a propias tropas fueron mal dirigidas y pocas.
c) Fueron tratados bien por el personal de Sanidad Militar no tanto por los soldados.
d) Area de Operaciones
Las armas estaban ubicadas rodeando San Carlos mediante posiciones de AAAe-y Amet en lugares dominantes del terreno.
e) Logistica
Existen coincidencias en un gran flujo logistico en la fecha 30/31 Mayo 82.

4. - ARSENALES

a) Agregando a las armas y vinculos de DARWIN se vieron tanques SCORPION CÑ 76 mm en cantidad no apreciada.
b) Se observó un grupo de DOCE (12) vehículos liviano aproximadamente, de tipo a rueda oculto con redes de enmascaramiento en sector de AJAX BAY.
c) También CÑ (C) 105 mm S/R
d) Gran cantidad de munición de diversos tipos
e) Se encontraban morteros en ASAX BAY en proximidades de tambores de 200 lts.
f) Próximos al frigorifico TRES (3) carpas grandes enmascaradas y una cantidad de Helos sin determinar

C6-4-34

g) Se aprecia que posee el ENO buenos equipos de comunicación y equipos de localización individual (¿infrarrojos o de vigilancia terrestre?).

-INTENDENCIA

a) En AJAX BAY tambores de 200 lts de combustibles
b) Cajones de comunicaciones de todo tipo
c) Estarían para ser trasladados a tuneles en construcción.

- CONSTRUCCIONES

a) En AJAX BAY se observaron máquinas viales, de construcción y guias.
b) Vehículos de carga de material y transporte general.

NOTA: Se advierte un gran temor a los ataques de la Fuerza Aérea Arg.

C6-4-35

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

ASUNTO: FRECUENCIAS DE EMERGENCIA - BUQUES MERCANTES en Atlántico Sur.

PRIORIDADES	FRECUENCIAS
1º)	500 Khz en A-1
2º)	2182 Khz en AM o A3J
3º)	8364 Khz en AM o A3J
4º)	CANAL 16 en VHF/FM (F-3) - (Servicio Móvil Marítimo) X

NOTA X Es un equipo comercial marítimo se puede comprar en MULTIRADIO - Córdoba 5120 - CAP.FED. - (Pagando contado se puede obtener hasta un 25 % de descuento).

C6-4-36

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

ASUNTO: FRECUENCIAS DE EMERGENCIA - BUQUES MERCANTES en Atlántico Sur.

PRIORIDADES	FRECUENCIAS
1º)	500 Khz en A-1
2º)	2182 Khz en AM o A3J
3º)	8364 Khz en AM o A3J
4º)	CANAL 16 en VHF/FM (F-3) - (Servicio Móvil Marítimo) X

NOTA X Es un equipo comercial marítimo se puede comprar en MULTIRADIO - Córdoba 5120 - CAP.FED. - (Pagando contado se puede obtener hasta un 25 % de descuento).

C6-4-37

ST

CARACTERISTICAS BUQUE BRITANICO "NORLAND" QUE TRANSPORTA PRISIO-

NEROS DE GUERRA A MONTEVIDEO CLN

COLOR CLN CASCO NEGRO CON CUBIERTA BLANCA

CASTILES CLN UNO DELANTERO

CHIMENEAS CLN UNA POSTERIOR

TONELAJE BRUTO CLN 12900

ESLORA CLN 144 METROS

ST

TTIO DE ESMACON

TTIO DE ESMACON SA

1935

09 JUN 1982

JEFATURA DE OPERACIONES	
JEFE	
SUB - JEFE	
JEFE DTO. OPERAC.	
JEFE CENT. OPERAC.	
JEFE PERMANENCIA	
SUB. DE GUARDIA	

Buque Hospital

C6-4-38

INFORMACION PARA F.A.A.

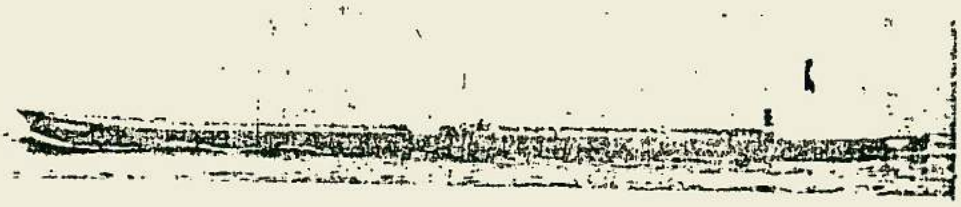
GRAPHIC PROFILES

ONI-CS-35-9-73

MKMFK-MKMFC

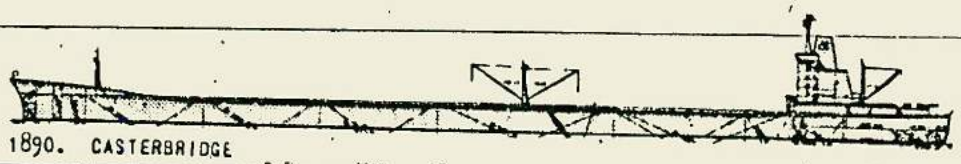
39

MKMFK

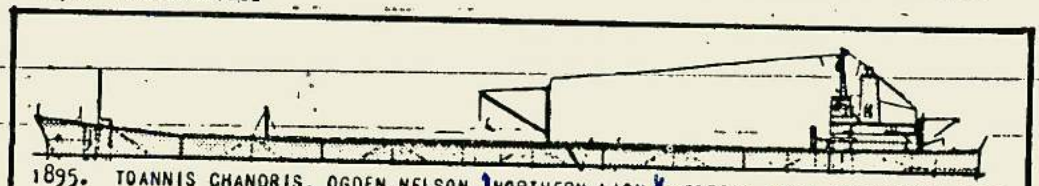


1880. HERCULES

1885. ANDROS ANTARES, ANDROS TEXAS, ANDROS ARIES, ANDROS ATLAS



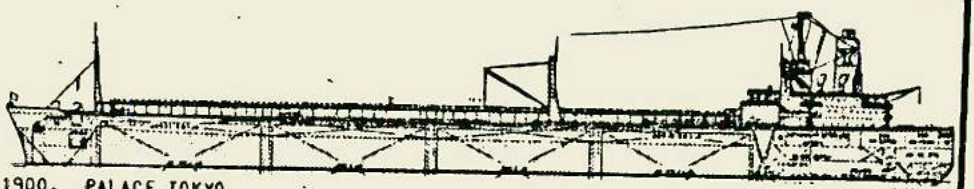
1890. CASTERBRIDGE



1895. TOANNIS CHANDRIS, OGDEN NELSON, NORTHERN LION, WESTERN LION, SOUTHERN LION

LIBERIANO
270.000 TNS.
331 METROS LARG
51 METROS ANCH
15 NUDOS

MKMFC



1900. PALACE TOKYO

COLORES
CASCO: NEGRO
SUPERESTRUCTURA: BLANCA.
CUBIERTA: VERDE
CHIMENEA: AZUL

1905. ESSO EUROPA and 21 Sisters

ARMADA ARGENTINA

39-101

EMILIO J. OSSES
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE NAVAL DE TRANSITO MARITIMO

Change

C6-4-39

O 082230
FM CONATRAM
TO COATLANSUR
INFO CONATOS - JEOP - JEIN - CONAMAR - CONABLANCA - CONADRY - CONADAVIA - CONASEADO - CONAQUILLA - CONAGOS - OCONTRAGRA CONAUSU
BT
CONFIDENCIAL

INFORMO POSICION BT LIBERIANO A8IE NORTHERN LION EN 5624S06006W 2130 Hs. PD ORIGEN ALASKA CMM DESTINO RIO DE JANEIRO CMM VELOCIDAD 15 PD DE ACUERDO CON SUGERENCIA ESTE COMANDO CMM EFECTUARA DERROTA COSTERA COMPATIBLE CON SU CALADO (22 METROS) CMM CORRECTAMENTE IDENTIFICADO E INFORMANDO POSICION DIARIAMENTE A 1500Z.

BT

JEFATURA DE OPERACIONES	
JEFE	
SUB - JEFE	
JEFE DTO. OPERAC	
JEFE CENT. OPERAC.	
JEFE PERMANENCIA	
SUB. DE GUARDIA	

08 JUN 1982 22 VO

Lugar
Fecha 08 JUN 1982
Promotor
TRAMITESE

C6-4-40

BT

C O N F I D E N C I A L

AMPL10 082230 PD PSN 091530 NORTHERN LION 5734S05223W CMM RUM
VD 15 PD CAPITAN DESISTIO EFECTUAR DERROTA COSTERA CMM PROSEG
RUMBO ACTUAL HASTA MERIDIANO 30 W CMM LUEGO RUMBO NORTE DIREC
RIO DE JANEIRO PD COLORES DISTINTIVOS CLN CASCO NEGRO CUBIERT
CHIMENEA AZUL PUENTE BLANCO NO TIENE SEÑAL DISTINTIVA EN LA C
PD INFORMARA POSICION CADA DOCE HORAS

BT

JEFATURA DE OPERACIONES	
JEFE	
SUB - JEFE	
JEFE DTO. OPERAC.	
JEFE CENT. OPERAC.	
JEFE PERMANENCIA	
SUB. DE GUARDIA	

091800

09 JUN 1982

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMANDO NAVAL
DE TRANSITO MARITIMO
JEFE ESTADO MAYOR
JEFATURA DE OPERACIONES

Lugar
Fecha
Ot. Autorizante
Parlar Jefe
TRAMITESE
CARLOS ENRIQUE
CAPITAN DE FRA
JEFE DE ESTADO

C6-4-41

VOLANTE Nº 87/82

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO OPERACIONES (A- 3 - CAE).

1. A requerimiento del Comando de la Fuerza Aérea Sur, comunico que el Vicecomodoro D. Arnaldo Antonio PAGOTTO (E Air 1485), ha sido designado reemplazante del Vicecomodoro D. Roberto Enrique GIRALT (E Air 1558) en la BAM "Trelew".

BUENOS AIRES, 7 de Junio de 1982.

FUERZA AEREA ARGENTINA - Cdo. Operaciones Aéreas

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

C6-4-42

MISIL AIRE - SUPERFICIE SHRIKE

- "SHRIKE - (AGM-54A)"

Misíl AS antiradiación para la destrucción de instalaciones radar terrestres.

Largo: 304,8 cm Diámetro: 20 cm. Peso: 177 Kgs.

Vel. Mach : 2 Alcance: 12 a 16 Km.

Cabeza explosiva: 66 Kgs.

Marina en uso: EE.UU (Aviones A-4., A-6. y A-7)

(Pag. 167 JANE'S de Armas 1981-82)

C6-4-43

TRANSP EN EL PAIS

F.A.A.

PAX 3974

CARGA 2667,5 TN

EJERCITO

PAX 20.432

CARGA 4.251 TN

ARA

PAX 2991

CARGA 285,4 TN

TOTAL GRAL. 27.397 PAX
7.203,9 TN

Hs FUERZA AEREA 3656 Hs.
Hs AEROLINEAS ARGENTINAS 709,40 Hs
Hs AUSTRAL 41.14 Hs

10 MAY 24:00

C6-4-44

PAX Y CARGA A MLV

F.A.A.

PAX 1018

TN 1.100,5

EJERCITO

PAX 7948

TN 3896,9

ARA

PAX 414

TN 200,1

TOTAL 9380 PAX
GRAL. 5127,5 TN

Hs F.A.A. 1851
Hs A.A. 293,25
Hs A.U. 15:40

10 MAY 24:00

C6-4-45

COMANDO AEREO ESTRATEGICO
A-3 Operaciones

BUENOS AIRES
24 MAY 82

O R D E N

1. A partir del día de la fecha, se deberá enviar a las 08:00 y 18:00 horas al señor Comandante en Jefe, situación meteorológica con validez de 12:00 hs. cada una.

Comodoro OSCAR ANGEL GONZALEZ
A-3 Operaciones

C6-4-46

CODIGO METEOROLOGICO

1.- COSENO: Nubosidad

a) DOS: Ocho octavos nubes bajas

b) TRES: Cinco a siete octavos de nubes bajas

c) CUATRO: Menos de cinco octavos de nubes bajas

d) CINCO: Ocho octavos de nubes medias

e) SEIS: Cinco a siete octavos de nubes medias

f) SIETE: Menos de cinco octavos de nubes medias

g) OCHO: Nubosidad alta

2.- TANGENTE "0": Visibilidad reducida a menos de tres kilometros

TANGENTE "1": Visibilidad mayor de cuatro kilometros

3.- SECANTE: Tormenta eléctrica y/o nevada

4.- TECHO:

Coma 1= 100 a 200 metros

Coma 2= 300 a 600 metros

Coma 3= 600 a 900 metros

Coma 4= 900 a 1500 metros

Coma 5= Más de 1500 metros

EJEMPLO: 8 ST 100/200 Visibilidad 2.500 metros
4/6 SC 600/1000

COSENO 2,1

TANGENTE 0

COSENO 3,3

C6-4-47

CODIGO METEOROLOGICO

1.- COSENO: Nubosidad

a) DOS: Ocho octavos nubes bajas

b) TRES: Cinco a siete octavos de nubes bajas

c) CUATRO: Menos de cinco octavos de nubes bajas

d) CINCO: Ocho octavos de nubes medias

e) SEIS: Cinco a siete octavos de nubes medias

f) SIETE: Menos de cinco octavos de nubes medias

g) OCHO: Nubosidad alta

2.- TANGENTE "0": Visibilidad reducida a menos de tres kilometros

TANGENTE "1": Visibilidad mayor de cuatro kilometros

3.- SECANTE: Tormenta eléctrica y/o nevada

4.- TECHO:

Coma 1= 100 a 200 metros

Coma 2= 300 a 600 metros

Coma 3= 600 a 900 metros

Coma 4= 900 a 1500 metros

Coma 5= Más de 1500 metros

EJEMPLO: 8 ST 100/200 Visibilidad 2.500 metros
4/6 SC 600/1000

COSENO 2,1

TANGENTE 0

COSENO 3,3

C6-4-48

"S E C R E T O"

CODIGO PARA TAREAS DE TRANSPORTE:

ALA	.....	ENTREGA POR ARR
TOCO	.....	ENTREGA POR LANZAMIENTO
CAJON	.....	CONTENEDORES
GOLIAT	.....	CARGA PESADA
DAVID	.....	BAJA ALTURA
PRIMO	.....	EJERCITO
TIA	.....	ARMADA
GALPON	.....	ZONA LANZAMIENTO

LUGARES LANZAMIENTOS:

LUJAN	.....	DARWIN
PADUA	.....	FOX
CASEROS	.....	HOWARD
BELGRANO	.....	COMODORO RIVADAVIA
TIGRE	.....	MALVINAS

CODIGO NUMEROS:

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
C	E	M	B	I	X	F	L	K	U

1	.....	MUNICION
2	.....	VIVERES
3	.....	VESTIMENTA
4	.....	COMBUSTIBLE
5	.....	OTRO.

C6-4-49

TABLA Nº 20 (A)

H_w - Altura media máxima de las olas

($H_w < 4\ 3/4$ m)

Cifra Código	Altura media máxima Metros	Pies
0	Menos de 1/4	1
1	1/2	1 1/2
2	1	3
3	1 1/2	5
4	2	6 1/2
5	2 1/2	8
6	3	9 1/2
7	3 1/2	11
8	4	13
9	4 1/2	14
x	Altura sin determinar.	

C6-4-50

GAUPO AEREO 2 DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

(EN PALOMAR)

0000000

COM. FERRI - CRV - JEGRUEXFUAER (UNO)

COM. GONZALEZ - PAL - JEGRUEXFUAER (DOS)

C6-4-51

SITUACION DE MATERIAL

AERODROMO	MATERIAL AEREO	D.A.	D.D.	D.S.	OBSERVACIONES
CRV	M-III	4	4	4	
	M-5	-	-	-	
	MERLIN IV	1	1	1	
	F-27	3	3	3	
	DHC-6	4	4	2	T-82 Reg. Edos T-66 Cambio UCC
	BELL 212	1	1	1	
	I.A.50	1	1	1	
	I.A.50 (F)	1	1	1	
	I.A.58	4	3	3	
L	A-4B	22	18	17	2 Hr Transito de RYD E/S 1 Control Temp. Motor 16:50
	M-III	6	4	4	S/A
	BELL 212	1	1	1	02:00
	AC-500U	1	1	1	S/A
MLV	I.A.58	16	10	5	6 Destruidos 5 F/S
	BELL 212	2	2	1	1 Insp
	CHINOOK	2	2	1	1 Bombeo Motor
SJU	A-4C	11	9	8	1 Rotura Caño 2 Dest S/A Hidraulico
	HUGHES	1	1	-	Varios Golpes S/A
	M-5	10	10	9	1 Climatizacion F/S S/A
TRE	MK-62/64	9	8	8	07:15
	HUGHES	1	1	1	01:10
SCZ	I.A.58	4	4	4	01:00
	HUGHES	1	1	1	01:20
GRA	M-5	8	7	2	5 F/S.

ACTUALIZADO AL:. . . . . 16 de mayo de 1982.-

C6-4-52

TRANSMITIDOS

C6-4-53

DIRECTIVA PARA EL A-3 DE TURNO

TAREA

1. Asegurar la continuidad de acción del CAE fuera de horas de actividad.

RELACION DE DEPENDENCIA:

2. Depende directamente del Cte. CAE.

DURACION DEL SERVICIO:

3. Desde las 17:00 hasta las 08:00 hs del dia siguiente.

LUGAR DE DESEMPEÑO:

4. Puesto Comando CAE.

FUNCIONES

5. Son sus funciones:

1º) Establecer estrecho contacto con la FAS a los efectos de mantener actualizada la situación en todo el TOAS.

2º) Informar al Cte. CAE toda novedad de importancia relacionada con las operaciones en desarrollo o cambios significativos de situación.

3º) Cumplimentar antes de las 22:00 horas lo establecido por el TXT 00051 GHO 032359 de COMIL

4º) Al finalizar sus funciones elevará por duplicado al Cte CAE el Parte de Novedades Significativas" y los Ploteos de la Zona Atlántico Sur e Islas Malvinas y 300NM.

Com Oscar A. Gonzalez
A-3

Toma conocimiento:

Com CARBO

Com CASTAGNA

Com FERRARIS

Com ANDREASEN

Com BRUNO

Com MASPERO

C6-4-54

COMANDO AEREO ESTRATEGICO
A-3 Operaciones

BUENOS AIRES
13 MAY 82

O R D E N

1. A partir del día de la fecha, los "Partes de Novedades Significativas" deberán consignar solamente las novedades generales, sin particularizar en cada una de ellas.

Ejemplo:

1º) Se realizaron misiones de Exploración y Reconocimiento: Cercano y Lejano.

2º) Se realizaron misiones de: DIV; COB; ATQ; Etc.

2. Las particularidades de las novedades serán dadas en forma verbal.

Comodoro OSCAR ANGEL GONZALEZ
A-3 - Operaciones

C6-4-55

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) SECRETO	Nro. de Control F 3111

Estación - es Llamado - s .....

Exceptuada - s ..... Estación transmisora ..... NR .....

Instr. de Transmisión .....

Circundar en rojo		Circundar en azul		Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje		
Z Flash	O Inmediato	(P) Prioridad	R Rutina	122030	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐	686

PROMOTOR ....COATLANSUR

EJECUTIVO - S ....COGUAMILVINAS - COFAS - CODASUR - COTOS

INFORMATIVO - S ....COAGRUNAVINAS - AGRUNAVINAS - RAMALVINAS - JESERCOMVALES

EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

DEL ANALISIS DE LAS OPERACIONES Y COMUNICACIONES DE LA FECHA SURGE POSIBLE INTERCEPTACION ENEMIGA SOBRE COMUNICACIONES CIRCUITOS PROPIOS PD CONSECUENTEMENTE SUGIERO ASUMIR SIGUIENTES POSIBILIDADES CLN

1) COMUNICACIONES RADIOTELEFONICAS AUN POR CRIPTOFONO O GRINEL POCO SEGURAS

2) COMUNICACIONES TELEFONICAS EN ((MLV)) Y CONTINENTE BAJO CONTROL [illegible]

3) [illegible] UNICO SISTEMA SEGURO LINCE Y CANDADO

4) ADOPTAR SIGUIENTES MEDIDAS

a) NO CURSAR INFORMACION VITAL POR RADIOTELEFONIA AUN CIFRADA

BT	Grupo Hora	INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐

Cladirec ☐ Codirec ☐

METODO: Recepción ☐ Difusión ☐

Intercepción ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens. .....

Clasificado SI ☐ NO ☐

Sacar.....copias.

Pg. ..... de ....., Pags.

Lugar

Fecha

Promotor: JUAN JOSE LOMBARDO
VICEALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

Of. Autorizante: TRAMITESE

C6-4-56

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema / Canal	AUTENTICAR (Azul) / AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad: **SECRETO**	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s ....

Exceptuada - s .... Estación transmisora .... NR ....

Instr. de Transmisión ....

Preced.	Circundar en rojo Z Flash	O Inmediato	Circundar en azul P Prioridad	R Rutina	Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje	
	Z	O	P	R	122030	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR .... de

EJECUTIVO - S ....

INFORMATIVO - S ....

EXCEPTUADO - S //// | Grupos | BT

LIMITANDO MENSAJES A COORDINACIONES, SIN MENCIONAR CONCEPTO

O DETALLES OPERATIVOS.

b) USAR LENGUAGE LUNFARDO Y MEDIA LENGUA

c) MAXIMIZAR SISTEMAS FULL DUPLEX

d) MINIMIZAR INFORMATIVOS DE MENSAJES

e) CAMBIOS APERIODICOS DE FRECUENCIAS

~~f) USO DEL [illegible] COORDINACION [illegible]~~

~~[illegible] DE PALABRAS O [illegible] TEXTO [illegible]~~

~~[illegible]~~

BT	Grupo Hora		INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐ Cifrado ☐ Codificado ☐
METODO: Recepción ☐ Difusión ☐ Interceptación ☐
ACLARACIONES:

Referente al mensaje .... Sacar .... copias.
Confirmado: si ☐ no ☐ Fo. .... de .... Fojas.

Lugar: P. BELGRANO
Fecha: 12 MAY 82

Promotor: JUAN JOSE LOMBARDO
VICEALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

Of. Autorizante: TRAMITESE
GUSTAVO ADOLFO FAVRE
CAPITAN DE CORBETA

C6-4-57

FUERZA AEREA ARGENTINA — **MENSAJE**

Facilidad ..... Canal	AUTENTICAR ☐ AUTENTICADO ☐	Clasificación de Seguridad: S | **C** | R | P — Circundar la que corresponda	Transmitir ☐ CLARO Recibido ☐	Nro. de Control: JB-5069

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s ..... Estación transmisora .....
NR ..... Instr. de Transmisión .....

PRECEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flach | **O** Inmediato | P Prioridad | R Rutina — Circundar la que corresponda	051646	MAYO	1982	Acusar Conformidad ☐ | Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR .....
EJECUTIVO - S BUEOCCT (CAE)
MLVCFAS
ORMATIVO - S CRVCFAS
EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

COMUNICO AL SEÑOR JEFE QUE TODA INFORMACION DE FUERZA AEREA RELACIONADA CON SU PERSONAL O MATERIAL DEBE SALIR EXCLUSIVAMENTE VIA COMANDO FAS. BT

BT | Grupo. Hora | INST. FINAL | K | AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrado Central	JBB 12-5069		051648
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salido Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐
CLADIREC ☐ Codirec. ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐
INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES:

Referido al mens .....
Clasificado SI ☐ NO ☐
Sacar ..... copias
Pg. ... de ..... Págs.

Promotor o Redactor Autorizado — Firma — Código Nro.
Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jefe Centro Comunicac. — Firma
Suboficial Principal RAUL RAMOS ROJAS
Ayudantía J. E. M. Cdo. Operaciones

C6-4-58

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad ..... Canal	AUTENTICAR [ ] AUTENTICADO [ ]	Clasificación de Seguridad S | C | R | P — Circundar lo que corresponda	Transmitir [ ] CLARO Recibido [ ]	Nro. de Control KB-5070

Estación - es
Llamada - s .....
Exceptuada - s ..... Estación transmisora .....
NR ..... Instr. de Transmisión .....

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flach | O Inmediato | P Prioridad | R Rutina — Circundar la que corresponda	051645	MAYO	1982	Acusar Conformidad [ ] | Con Momento de Ejecución [ ]

PROMOTOR BUEOCCT (CAE).

EJECUTIVO - S GOROBJF - DOZOBJF - AEROBJF - PAROBJF - RYDOBJF - PALOBJF - MOROBJF - GALOBJF - CRVOBJF - RTAOBJF.

INFORMATIVO - S BUEMCCT - BUEICCT - BUERACT - MIGDCCT - BUEFACT.

EXCEPTUADO - S ..... Grupos | BT

COMUNICO QUE ESTADO MAYOR CONJUNTO ES EL UNICO ORGANISMO AUTORIZADO
A EMITIR MENSAJES INFORMATIVOS SOBRE EL CONFLICTO MALVINAS POR LR
QUE OBRARA EN CONSECUENCIA BT.-

BT | Grupo. Hora | INST. FINAL | K | AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrado Central	JDE KB-5070		051649
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salido Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO [ ] CLADIREC [ ] Codirec [ ]
METODO: RECEPCION [ ] DIFUSION [ ] INTERCEPTACION [ ]
ACLARACIONES:

Referido al mens .....
Clasificado SI [ ] NO [ ]
Sacar ..... copias
Pg. ... de ..... Págs.

Promotor o Autorizado — Firma — Código Nro.
Brigadier HECTOR RENE FOY
Jefe de Estado Mayor

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Redactor — Jefe Centro Comunicaciones
Suboficial Principal RAUL RAMOS ROJAS
Auxiliar Ayudantía J. E. M. Cdo. Operaciones

C6-4-59

LB 3035

BUEOCCT
CFAS - CRVOBJF - SJUCFAS - SCZCFAS - GALCFAS - GRACFAS -

DE CAE: A PARTIR DE LA FECHA CADA JEFE DE BASE SERA RESPONSABLE DE LA EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO CERCANO ORDENANDO LAS MISIONES NECESARIAS PARA DETECTAR UNIDADES NAVALES ENEMIGAS ANTES QUE ESTAS CONSTITUYAN UN ATAQUE SORPRESIVO Y NO PERMITAN LA REACCION PARA REPELERLO EN FORMA ADECUADA Y OPORTUNA PTO LAS AREAS ASIGNADAS ESTARAN DETERMINADAS POR LA COSTA DEL CONTINENTE Y HASTA 200 MN MAR ADENTRO COMO LIMITE GENERAL OESTE - ESTE Y COMO LIMITES NORTE - SUR, LAS SIGUIENTES LATITUDES PARA CADA SECTOR:

SECTOR ALFA : BAM CRV DESDE 45 HASTA 47,5 GRADOS LATITUD SUR
SECTOR BRAVO : BAM SJU DESDE 47,5 HASTA 49,5 GRADOS LATITUD SUR

///

C6-4-60

LB 3033

///

SECTOR CHARLIE: BAM SCZ DESDE 49,5 HASTA 51 GRADOS LATITUD SUR
SECTOR DELTA : BAM GAL DESDE 51 HASTA 53 GRADOS LATITUD SUR
SECTOR ECO : BAM GRA DESDE 53 HASTA 55,5 GRADOS LATITUD SUR
SECTOR FOXTROT: BAM MLV EN RADIO DE 100 MN CON CENTRO EN DARWIN ESTABLECERA OCHO SUBSECTORES DE 45 GRADOS CADA UNO ASIGNANDO LA RESPONSABILIDAD A CADA SECCION DE AVIONES DISPONIBLES; IDENTIFICARA LOS SUBSECTORES NUMERICAMENTE DEL 1 AL 8, COMENZANDO A PARTIR RADIAL 000 ° EN SENTIDO HORARIO PTO

A EFECTOS DE AGILIZAR LA REACCION SE CONFECCIONARAN MODELOS DE ATA

///

CRP LB 5033 04/04

C6-4-61

LB 5033

///

QUE PARA CADA SECTOR Y DOS MODELOS PARA EL ATAQUE DESDE EL CONTINENTE CONTRA BUQUES PROXIMOS A MLV (SIN REABASTECIMIENTO) Y CONTRA BUQUES ALEJADOS (CON REABASTECIMIENTO).

ASIMISMO SE ORDENARA SALIDAS DE OBSERVACION METEOROLOGICA EN LA ISLA DIARIAMENTE A RPIMERA HORA DEL DIA, MEDIO DIA Y A MEDIA TARDE PTO DE SER NECESARIO MAYOR CANTIDAD DE AVIONES ESTE COMANDO PUEDE SATISFACER REQUERIMIENTO CON AERONAVES CIVILES A MOVILIZAR DE INMEDIATO BT

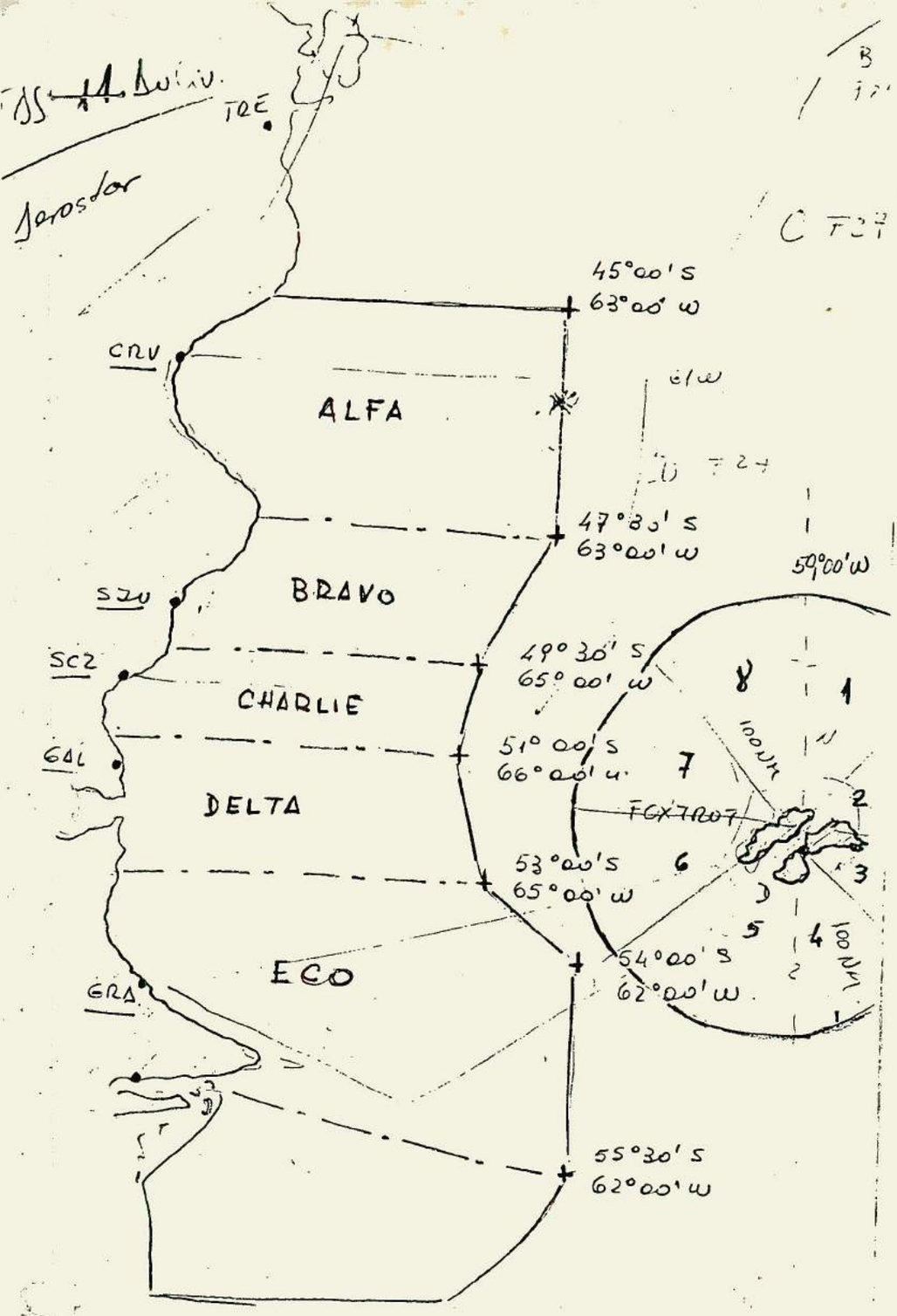
FUERZA AEREA ARGENTINA

Brigadier Mayor HELLMUTH CONRADO WEBER
Comandante de Operaciones Aéreas

Com. ERIK KNUD ANDREASSEN
Jefe Dpto Planes -CAE-

CAE LB 5033 (1/7)

C6-4-62


TRE
45°00'S
63°00'W
CRV
ALFA
47°30'S
63°00'W
SZV
BRAVO
59°00'W
SCZ
49°30'S
65°00'W
CHARLIE
8
1
100 NM
GAL
51°00'S
66°00'W
7
DELTA
2
53°00'S
65°00'W
6
3
5
4
100 NM
54°00'S
62°00'W
GRA
55°30'S
62°00'W

C6-4-63

RECIBIDOS

C6-4-64

JUN 1982

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Comunicaciones y Eléctronicas

Estación Teleimpresora

C6-4-65

A3 - 7105

.....
NRO 1261
P 220900 JUN 82
FM MERDVJF (JEM CODAZ BAIRES)
TO BUERACT - BUEOCCT (CAE) - EZERCJF - CIC RIO GRANDE - CIC RIO GALLEGOS - CIC COMODORO RIVADAVIA - CDO AVIACION EJERCITO - CO AVIACION NAVAL.-
GRS SC
BT
A PARTIR DIA 22 JUN 82 A LAS 12:00 HS GMT QUEDA SIN EFECTO LA DIRECTIVA PARA EL TRANSITO AEREO 01/82 DE ESTE COMANDO, NORMALIZANDOSE TODAS LAS OERACIONES DE TRANSITO AEREO BT

T. E Y A LAS221138
R.✠
COPERAER 170 KK

CODIGO METEOROLOGICO

I- Coseno = Nubosidad

-Dos (2) = 8/8 Nubes bajas

-Tres (3) = 5/8 a 7/8 Nubes bajas

-Cuatro (4) = Menos de 5/8 Nubes bajas

-Cinco (5) = 8/8 Nubes medias

-Seis (6) = 5/8 a 7/8 Nubes medias

-Siete (7) = Menos de 5/8 Nubes medias

-Ocho (8) = Nubes altas

II- Tangente = Visibilidad

-Cero (0) = Reducida a menos de 3 Km

-Uno (1) = Mayor de 4 Km

III-Secante = Tormentas eléctricas y/o nevadas

IV- Techo

-Coma 1 (,1) = 100/200 mts

-Coma 2 (,2) = 300/600 mts

-Coma 3 (,3) = 600/900 mts

-Coma 4 (,4) = 900/1500 mts

-Coma 5 (,5) = más de 1500 mts

Ejemplo

Coseno 2,1 - Tangente 0 - Coseno 3,3

8 St 100/200 - Visibilidad 2500 mts - 6/8 Sc 600 mts

C6-4-66

CAE 427 Ye

NRO RUQ-6992/LC
-0- 151035 MAY 82
FM CFAS
TO COATLANSUR
INFO CAE COMANDEF GOGUAMILVINAS COAGRUFUERVINAS
GRS SC
BT.-
/////

SOLICITO QUE MOVIMIENTO MATERIAL C-130 HACIA O DESDE ISLAS MALVINAS, SEA EXCLUIDO DE CUALQUIER TIPO DE MENSAJE O INFORMACION POR RAZONES DE SEGURIDAD BT.-
/////
0210
/////
TTTIO JMF LAS 15100
COPERAER KK

COMANDO DE OPERACIONES AERE
Departamento Comunicaciones y Electrónica
Estación Telecomunicaciones

15 MAY 1982

C6-4-67

DE ESMACON
---INCO--
RESERVADO NRO 00284

QQ
P 121005 MAY 82
FM JEESMACON
TO COATLANSUR CAE COAGUALMILVINAS COMANDEF CUEJERCIN EN CRV
INFO ESMAYOR JEMAYOAR ESMAFUAER CODASUR COFUEAERSUR
BT
AMPLIANDO MI 00268 GFH 111834 INFORMO CARACTERISTICAS BUQUES
HOSPITAL INGLESES SON LOS SIGUIENTES: PESO LARGO MTS NRO MASTIL
NRO DE CHIMENEA INTERNACIONAL CALL SING: GSS [illegible] 19.907 TN.
164.516 M-2- 1 - HMS HERALDO 2.898 TN - 79.3 M - 1 - 1 - 326 -
HMS HECLA 2.898 TN - 79,3 M 1 - 1 - 416 - HMS HYDRA 2.898 TN -
79,3 M - 1 - 1 - 415 - RESPECTIVAMENTE CMM ADEMAS LOS BUQUES
MENCIONADOS POSEE HELICOPTEROS WASP CMM CUYO INDICATIVO
DE LLAMADA CMM [illegible] CMM Y FRECUENCIAS DE RADIO SON CLN 325
CMM 3A.5000 CMM 257.4 MHZ RESPECTIVAMENTE.-
BT
VXU

TTTIO JME LAS 1130
COPERAER KK

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
Departamento Comunicaciones y Eléctronicas
Estación Teleimpresora

12 MAY 1982

A-7
9P13

C6-4-68

DE ESMACON
--INCO--
RESERVADO IRO 00285

QQ G
P 121045 MAY 82
FM COMIL
TO COFUAERTRAS
INFO CAE JEESMACON
BT
INFORMARA DIARIAMENTE A 2200 HORAS VUELOS Y EFECTOS TRASLADADOS A MALVINAS.-
BT

TTIO JENLAS 11405
COPERAER KK

MANDO DE OPERACIONES AEREAS
Departamento Comunicaciones y Electrónicas
Estación Telaimpresora

12 MAY 1982

1-3
9+14

C6-4-69

El original firmado por Marina viene por el turno. Ya lo tiene el Jef II

07088

MDE RACEL BNR 3204
D 102002
FM JEIN
TO COATLANSUR CEN
INFO JEESMACOM JEOPE JEF II EMGE JEF II EMFA
BT
GQ
SECRETO

DISPOSICION Y CONSTRUCCION FUERZA TAREAS BRITANICAS AL 101200 Z CLN FUERZA ATAQUE CLN POSICION 100/150 MILLAS AL ESTE MALVINAS PD CONSTITUCION CLN 2 PAL CMM 3 DD CMM 8 FF CMM 1 BUQUE DESEMBARCO CMM NUMERO INDETERMINADO AUXILIARES PD V.I. B-3 PD GRUPO GEORGIAS CLN PROBABLE 2 DD/FF CMM 1 AUXILIAR PD V.I. C-3 PD FUERZA ANFIBIA CLN POSICION CLN 082045 Z 35,40 S 30,30 W PD RUMBO 210 CMM VELOCIDAD 12 PD COMPOSICION CLN 5 BUQUES DESEMBARCO CMM 2 AUXILIARES CMM 1 FF PD V.I. B-3 PD ETA AROP 12/13 MAY 82 PD REFUERZO CLN EN CONSTITUCION PD POSICION CLN ISLA ASCENCION PD COMPOSICION CLN 3 TRANSPORTES TROPAS CMM 3 DD/FF CMM 1 AUXILIARES NO DETERMINADOS PD V.I. C-3 PD MEDIOS AEREOS CMM 25/30 HARRIER RAF CMM 8 VULCAN CMM 3/5 NIMROD CMM PROBABLE 2 AVIONES CISTERNA VICTOR PD V.I. C-3 .
BT
GQ

[illegible] BOM [illegible] 2235 [illegible]
SCA 164KK

COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA
0 [illegible] 1982
JEFATURA II
CENTRAL DE COMUNICACIONES

C6-4-70

A-3

Envio al CAE, CAD

11 mayo 82

RACEL DE CECOESMAOCN
INCO

NRO 00228

QQ Q
DE ESMACON

INCO

2

SECRETO NR 00228

102040 MAY 82

FM COMIL

TO ESMAYOR ESMAYOAR ESMAFUAER

INFO JEESMACON

BT

EFECTOS MANTENER PERMANENTE Y OPORTUNAMENTE ACTUALIZADA SITUACION COMA SE SERVIRAN ORDENAR QUE RESPECTIVAS CENTRALES OPERACIONES TRANSMITAN AL CENTRO OPERACIONES CONJUNTO DE ESMACON POR MNC Y/O TELEFONO MICROONDAS NRO 46 TODA INFORMACION RELACIONADA OPERACIONES EJECUTADAS O EN DESARROLLO EN EL TEATRO DE OPERACIONES.-

BKQK

TTIO DE ESMACON

C6-4-71

D
CENT.COMFAER K

59

DE ESMACON
-- INCO --
SECRETO NRO 0017º
O 082215 MAY 82
EN COMIL
TO COATLANSUR
INFO COGUAMILVINAS COARENAUSTRAL COPERVALES CAE CUEJERCIN
JEESMACON
BT
QQ
MI 271850 APR CAPACIDADES DOS CMM TRES Y CINCO ANULARLAS PD
AGREGAR CAPACIDAD SEIS CLN ATACAR LAS ISLAS MEDIANTE ASALTO ANFIBIO
Y HELIDESEMBARCO EN UN PUNTO POCO PROTEGIDO A PARTIR DEL NUEVE
DE MAYO CMM EFECTUANDO INCURSIONES CON HELICOPTEROS Y DEMOSTRA-
CIONES ANFIBIAS EN VARIOS PUNTOS DIFERENTES CMM COMO MANIOBRAS DE
DIVERSION PD CAPACIDAD SIETE CLN MATENER EL BLOQUEO Y DESGASTAR
LAS FUERZAS PROPIAS CMM LLEVANDO PARALELAMENTE A CABO ACCIONES
DE HOSTIGAMIENTO AL TRAFICO MARITIMO Y AEREO CMM HASTA ESTAR EN
CONDICIIONES DE APLICAR LA CAPACIDAD SEIS PD CAPACIDAD HO CLN OCHO
ATACAR LAS BASES AEREAS Y AERONAVALES EN EL LITORAL MARITIMO Y
ZONA INSULAR MEDIANTE BOMBARDEO AEREO ESTRATEGICO CMM CON MEDIOS
LIMITADOS PD GRADO DE PROBABILIDAD CLN CAPACIDAD SIETE Y UNO CMM
CAPACIDAD SEIS CMM CUATRO Y OCHO PD CAPACIDAD MAS PELIGROSA SEIS.-
BT
TTIO SICOSE SAYAGO A 08
OK
TTIO SICOSE SAYAGO A 08 2250 MAY 82.-
REC:: 6

DOS PUNTOS
COMA
CLN
CMM

RTTIO CAG LAS 2258
COPERAER KK

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
Departamento Comunicaciones y Eléctronicos
Estación Teleimpresora

9357
A-3

08 MAY 1982

C6-4-72

AVISTAJE: INFORMAR POR MENSAJE A:

CFAS - CODASUR - COATLANSUR

- TODA NOVEDAD DE AVISTAJE QUE SE PRODUZCA EN LAS MISIONES DE E Y R (B 707) DEBE SER COMUNICADA AL CAPITAN DE FRAGATA LUZURIAGA (EDIF. LIBERTAD) T.E. R.M. 2626 - ALTERNATIVA 2do JEFE J-II ARMADA T.E. 32-2583- ALTERNATIVA CAPITAN DE NAVIO VILDOSA BASE AERONAVAL EZEIZA T.E. 620-0380
- AL CIC BAIRES (GIVA) POR PUNTO A PUNTO

C6-4-73

CONFIDENCIAL

9946

NRO ES-4648
P 061545 MAY 82
FM COMANDES TO COPERAER
INFO CODAZ BAIRES CODASUP COPAER
GRUS NC
BT

SOLICITO QUEEEE QUE TODO PERMISO DE SOBREVUELO QUE OTORGUE PARA AVIONES MILITARES PAISES NEUTRALES SEA COMUNICADO APEEE AL P.C. ESTE COMANDO POR MENSAJE INDICATIVO RIGIDEM Y ANTICIPADO POR TELEFONO DIRECTO AL CIE BAIRES EN GIVA.-
BT

TTTIO JHON.-:/17320
COPERAER KK

DFC

9945

CONFIDENCIAL

NRO ES-4647
P 061542 MAY 82
FM COMANDES TO COPAER
INFO CAE DEEE CODAZ BAIRES CODASUR
GRUS NC
BT

SOLICITO QUE TODO VUELO CIVIL INTERNACIONAL DE O HACIA EL TERRIOEEE TERRITORIO NACIONAL CON CARACTERISTICAS NO REGULARES SEA COMUNICADO CON LA MAYOR ANTELACION AL CE DE ESTE COMANDO EN GIVA POR VIA TELEFONICA.-
BT

TTTIO JON.-:/17300
COPERAER KK

NOTA

LA TRAMITACION Y CONFECCION DE LAS AUTORIZACIONES DE SOBREVUELOS DE AVIONES MILITARES EXTRANJEROS QUE LLEGAN A ESTE COMANDO A TRAVES DE JEFATURA II O JEFE DE TURNO DE FUAER ESTAN A CARGO DEL TURNO DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

C6-4-74

23 MAY 1982

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Comunicaciones y Eléctronicas

Estación Teleimpresora

CAE 1590

Ref TXT c/inf a COMIL 1200 hs 2100

DE ESMACON
--INCO--
NRO 00565
--O-- 231810 MAY 82

FM COMIL
TO COATLANSUR CAE
INFO COARENAUSTRAL COMANDEF REM (BRICUAR) EN CRV
BT
CONFIDENCIA

QQ
ANULO MIS 032350 Y 042045 MAY 82.-
BT
QK

TTTIO EN ESMACON C.P. SARCO:::: 231905 MAY 82
REC::
CENT.COMFAER K
TRANS R.R.C 1915
COBERAER KK

C6-4-75

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Comunicaciones y Eléctronicas

Estación Teleimpresora

06 MAY 19..

SECRETO

~~Pers~~ 0017

508

4:

DE ESMACON
INCO
SECRETO NRO 00125
Q 061825 MAY 82
FM COMIL
TO CAE CUEJERCIN EN CRV COARENAUSTRAL COMANDEF REM(BRICUAR)
EN CRV
BT
QQ Q
REITERO CUMPLIMIENTO MENSAJES COMIL DE FECHA 032359 MAY 82 Y
042045 MAY 82 PD CASO NO EXISTIR NOVEDADES INFORMAR SIN NO-
VEDAD.
BT

TRANS R.R.C 1920
COPERAER KK

C6-4-76

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Comunicaciones y Electrónicas

Estación Teleimpresora

04 MAY 1982

489

8676

DE ESMACON
--INCO--
SECRETO NRO 00074
O 042045 MAY 82
EM COMIL
TO COATLANSUR - CAE - CUEJERCIN EN CRV - COARENAUSTRAL - COMANDEE -
REM COBICUAR EN CRV
BT
CON REFERENCIA MENSAJE **NRO 00051** DEL 032350 MAY 82, COMUNICO HORA-
RIOS DEBEN RESPETARSE ESTRICTAMENTE Y **PARTES TRANSMITIRSE CON PRE-**
CEDENCIA O (OPERATIVO INMEDIATO),EFECTOS RECIBIRSE INFORMACION A-
TES **1400 Y 2400 HORAS** RESPECTIVAMENTE.
BT

OK
RETRANS ROU GH 2223
COPERAEP KK

Remitir Partes Információn Operaciones con bajas

Averías y datos propios

Recibió Copia Dpto MATERIAL: CR GUDIÑO

CAE

C6-4-77

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
Departamento Comunicaciones y Eléctronicas
Estación Teleimpresora

473

04 MAY 1982

8531

DE ESMACON
INCO
SECRETO NRO 00051
P 032359 MAY 82
FM COMIL
TO COATLANSUR CAE CUEJERCIN COARENAUSTRAL COMANDEF RESERVA
ESTRATEGICA MILITAR

BT
OMITIR PARTES INFORMACION OPERACIONES CMM BAJAS CMM AVERIAS
Y DAÑOS PROPIOS Y ENO A 1200 Y 2200.-
BT
TTIO SICOSE SAYAGO A
OK

TRANS JLKA ALAS 040100 REC ✪
COPERAER KK

Recibí Copia Dto Material

C6-4-78

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Comunicaciones y Eléctronica:

Estación Teleimpresora

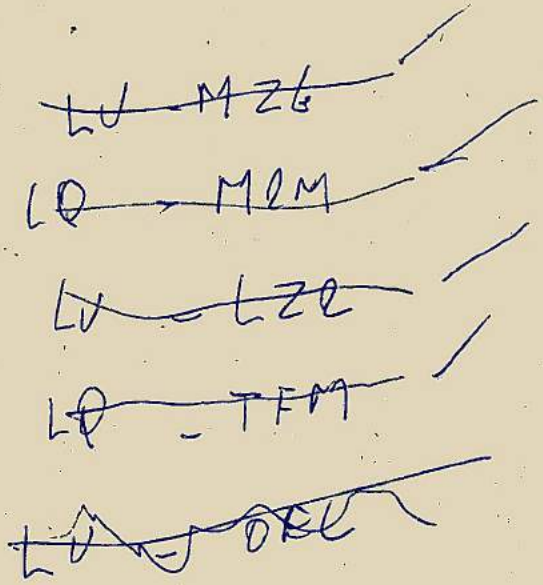
13 MAY 1982

CAE – 26

NRO 6814
O 131700 MAY-82
FM DIMATER (JEFE DE TURNO)
TO CAE
INFO INTERAER FUAER COMATER
GR SC

A SU 4497 GHO 251143 O EJECUTIVO INTERAER INFORMO QUE DE ACUERDO
A LO ORDENADO SE PROCEDIO A REQUISAR LAS SIGUIENTES AERONAVES:
PARA FUERZA AEREA: LV-MOP LV-MEG LV MSN LV-MDH LV MII LV-OOE
LV-MDM LV-MEJ
PARA EJERCITO LQ-MOA LV-JTU LV-LTG LV-MMW LV-AMV LV-LGR LV-LGT
LV-MDP
BT
TTTTIO ODL A LAS 1733
REC:
COPERAER 150

C6-4-79



C O A

FA-650

DEP PUNTO 2 A LAS 0248
QAB PUNTO 1 ETA 0440

TTTTIO OR A LAS 02...0304 REC
C O A

FA-641

ARRR MS...MDP 0104
HORAS VOLADAS 1020 AERONAVE EN SERVICIO
PERNOCTA PERSONAL Y MATERIAL SIN NOVEDADES
-1111----------
TTTTTO OR A LAS 0355 REC
C O A

C6-4-80

Te 63

L-2

QTO VICARIO 1925
ETA GAL 2135

TIO EE A LS 061940Z
C O A

C6-4-81

FA 646

DEP DOS 0030
QAB TRES

TTIO SG 00448
C O A

C6-4-82

FA 604

ARR NEU 1525

TTTTIO AE A LAS 1527 Z

C O A

FA 012

DEP PAL 1352 ARR RTA 1540

TTTTIO AE ALAS 1542 Z

C O A

C6-4-83

Tareas pendientes

1. Pucará - falta avión que escoltará la formación.
2. Falta S3 en Ops PC de CRV.
3.

FA 648 TC-54

DEP PUNTO 2 1549
ARR PUNTO 3 1648

FA 641 TC-68

DEP PUNTO 2 1641
QAB PUNTO 4

TIO AV 1653
C O A

C6-4-84

FA 628
QTP PTA 2019
QTP AER 2039
QTO AER 2104
OAB PAL
FA 642
QTP FMA 2036
TTIO EE A LS
C O A

C6-4-85

FA-641

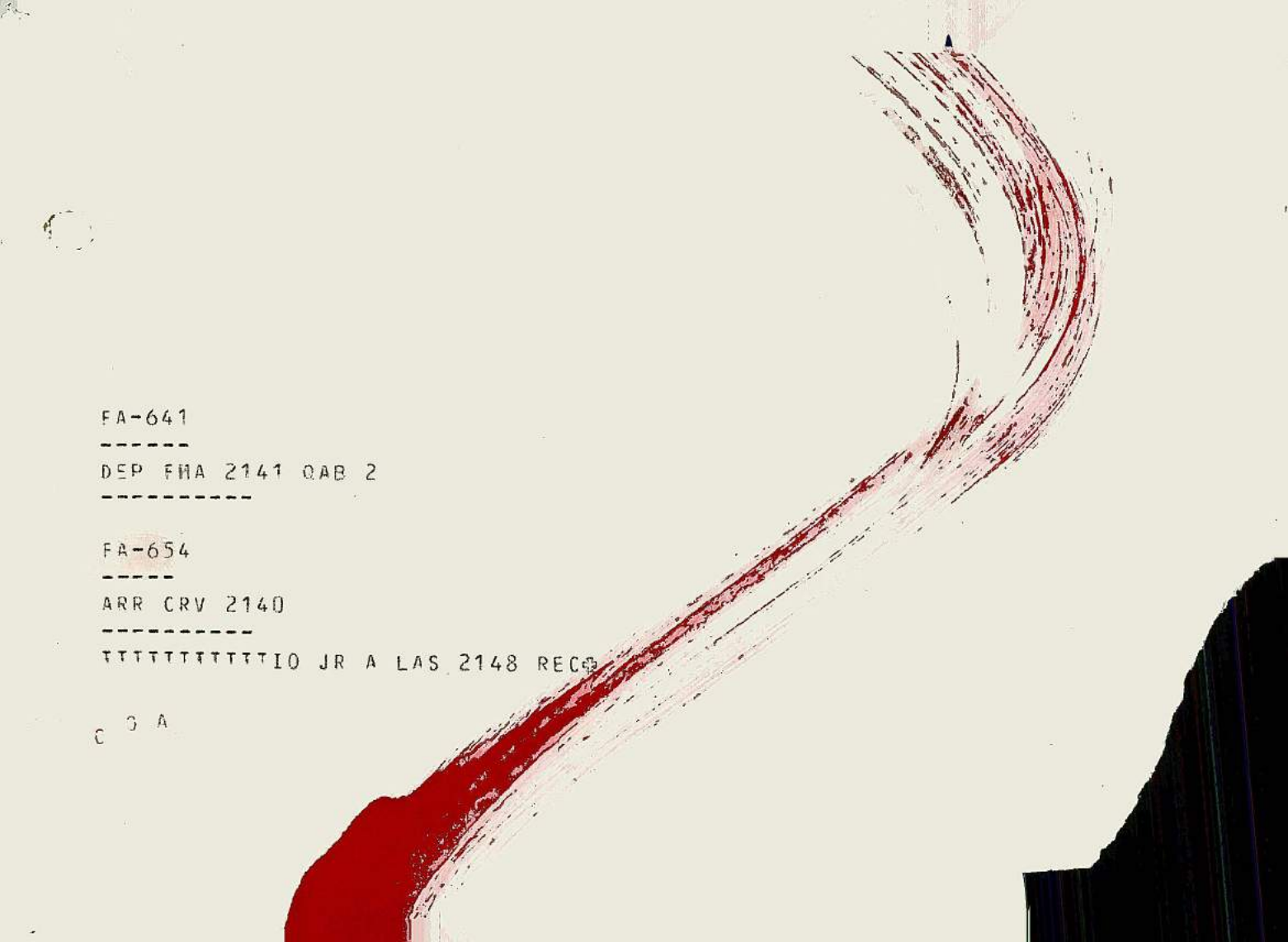
DEP FMA 2141 QAB 2

FA-654

ARR CRV 2140

TTTTTTTTTTTIO JR A LAS 2148 REC

C O A



C6-4-86

FA-641

ARR PUNTO 4 201

FA-628

ARR PTA 2006

FA-642

DEB07KAPP
Q FMA

FA-642

DEP TRC 2000 QAB FMA

TTTTTTTTTTIO JR A LAS 2017 REC
C O A

FA 642

ARR FMA 2036

TIO AV 2037
C O :

C6-4-87

FA 628

QTP JSM 1303
QTO JSM 1319
QTP TRE 1425
QTO TRE 1509
QAB SAO

FA 643

QTO POS 2 1433

FA 038

QTO POS 3 1454

FA 642

QTP FMA 1505

TTIO EE A LAS 061556Z⊕
C O A

JJJ

FA 640 TC-64

ARR PUNTO 2 1551

TIO AV 1557⊕
C O A

C6-4-88

FA 4 648 TC-51

ARR PUNTO 2 1420

FA 644

A DEP PUNTO TRES 1400

TTIO AV 1433⊕

C O A

26-4-89

FA-628

ARR SAO 1552 DEP SAO 1621 QAB VIIE

TTTTTTTTTTTIO JR A LAS 1630 REC⊕
C O A

FA 038

ARR PUNTO 2 1628

TIO AV 1635⊕
C O A

FA-644

ARR CUATRO 1625 (TIENE PROBLEMA EN TX HF)

TTTTTTTTTIO JR A LAS 1638 REC⊕
C O A

C6-4-90

FA 641 TC-68

DEP GAL 0957 -0657
ARR DOZ 1312 MDP

FA 628

DEP CRV 1204
QAB JSM

FA 980

DEP USU 1156
QAB CRV

FA 642

DEP PAL 1306
QAB FMZEE FMA

TIO AV 1317⊕
C O A

FA 640 TC-64

DEP PUNTO 2 0825.
ARR PUNTO 3 1155
DEP PUNTO 3 1306
QAB PUNTO 2

TIO AV 1321⊕
C O A

C6-4-91

FA 646

ARR TRES 0200

FA 644

ARR DOS 0145

TTI O SG 0223
C O A

C6-4-92

FA 646

ARR DOS 2324
DEP DOS 0030
QAB TRES

TTTI O SG 0045
C O A

OKOKOK REC

FA 645

DEP DOS 0118
QAB DOS ETA 0154

TTIO SG 0123
C O A

C6-4-93

4.300
3500

PUMA

DEP TRE 2308
QAB CRV ETA 2.. 0030

TTIO SG 23176

550
470

LUEGO LE PASO EL DE DE TEEEEE ARR A TRE
C O A

RADAR F/S -

4.300 — 30 m³
4.300 — 30 —
~~4.800~~ ~~90~~
13.400

FA 646

DEP 1 2310
QAB DOISEEEEE DOS

TTIO SG 2326

C6-4-94

"""""""""""""""

052400 Z CLAUSURO SERVICIO SIN NONVEDAD
"""""""""""""""""""

SERVICIO CORRESPONDIENTE AL DIA DE LAEEEE 06 ABRIL 1982

"""""""""""""

060001 Z INICIO SERVICIO SIN NOVEDAD
"""""""""""""""""

FA 640

ARR DOS 0032
FINALIZA OOPERACION EN EL DIA DE LA FECHA POR INOPERABLE AERODROMO
DE DESTINO ESTIMA DESPEGAR EL DIA DE MANIANA A LAS 0500 LOCAL
-########

TTTIO SG 00364

C6-4-95

FA-628

ARR CRV 2109 HS VOL 0740 DISP 6625
PERNOCTA S/NOV.-

4-93

LAT BCA 2055 ETO TRE 2310

TTTTTTTTTI O JR A LAS 2113 RECO
C O A

C6-4-96

FA-641

ARR CUATRO 2205

FA-038

DEP UNO 2135 ARR DOS 2205

LI TRO 4

DEP 21412...2141

LI TRO 2

ARR 2207 S/NOV.-

TTTTTTTTIO JR A LAS 2210 REC⊕
C O A

FA-640

ARR TRE 2017 DEP TRE 2136 QAB DOS
PROXIMO EMBARQUE EN DOS 0500 LOCAL

TTTTTTTTTTTIO JR A LAS 22220 REC⊕
C O A

C6-4-97

2150 Com. DESTRIO

FA-038

ARR DOZ 1507 R

TTTTTTTTTIO JR A LAS 1510 REC

DEC: 1305 Posición 1
1507 " 2

C6-4-98

FA 678

DEP PTA 1334 QAB BCA

LITRO 4

DEPO..DEP 1325

TTTTTIO AE ALAS 1408 Z⊕

C O A

CXZV

FA-040 640

DEP UNO 1439

TTTTTTTIO JR A LAS 1445 REC⊕

C O A

LITRO 4

ARR GAL 1451

TTTTTTIO JR A LAS 1453 Z REEC⊕

C O A

C6-4-99

FA-038

DEP UNO 1305

TTTTTTTTIO JR A LAS 1326 REC

C O A

C6-4-100

FA-633

ARR RYD 2020 DEP 2049 OAD R...PAR

TTTTIIO CG 042053 Z REC@
C O A

FA-626

DEP NEU 1919 ARR VIE 2000 DEP 2025 OAB MDP

TTTIIO CG 042132 Z REC@
C O A
FA 639

QTP SEGUNDO 1843

TTIO EE A LAS 042152Z@
C O A

FA-634

ARR QTH 1 2227

TTTTTIIIO CG 2230 Z REC@
C O A

FA-626

ARR MDP 2127

FA-633

ARR PAR 2146 DEP 2230 OAB PAL ETA 2320

TTTTIIIO CG042238 Z REC@
C O A

C6-4-101

FY

FA 632

DEP PTO. 2 0632 QA...

TTTTIO AE A LAS 0644 Z

C6-4-102

FY

FA 632

DEP PTO. 2 0632 QA...

TTTTIO AE A LAS 0644 Z⊕

C O A

C6-4-103

INRFRO....INFORMA GAL LITRO 1 PERNOCTA EN ESA 040900 HS

C6-4-104

FA 636

DEP PTO. 4 0214 QAB PTO. 1

TTTTTIO AE ALAS 0219 Z

C C A

LITRO 1 TC-68

ARR GAL 2300 Z

TTTTTIO AE ALAS 0220 Z

C C A

C6-4-105

FA-636

ARR PUNTO 3 2039

C6-4-106

TC-66 - HORÁRIO DESPEGUE : 21:51 L

MATRÍCULA ~~B~~ 707 - DESPEGUE ALAS. 25.30. TC-83.

My. Briend. VEA

- Busquedo aeronuarítimo en C-130

C6-4-107

POR FAVOR NESECIRTO SABER E SITIENE LAS HORAS DE LLEGASGA DEL LITYRO
1 A MALVINAS ARGENTINA.OK REC ATTO

OK ATTO

FA 636

ARR PTO. 4 0124

TTTTTI O AE ALAS 0125 Z

C O A

C6-4-108

0424..032400 Z CLASURO SERVICIO SIN NOVEDAD AE

SERVICIO DIA 04 ABR 82

040001 Z INICIOS ERVICIO SIN NOVERDD AE

C O A

FA 632

DEP PTO. 1 0051

TTTTTTIO AE ALAS 0104 Z

C O A

C6-4-109

POR FAVOR NESECIRTO SABER E SITIENE LAS HORAS DE LLEGASGA DEL LITYRO
1 A MALVINAS ARGENTINA.ςςςςςςςςςςOK REC ATTO

ςςςςςOK ATTO

FA 636

ARR PTO. 4 0124

TTTTTI O AE ALAS 0125 Z⊕
C O A

C6-4-110

FA 636

DEP PTO. 3 2326 OAB PTO. 4

TTTTTIO AE ALAS 2335 Z

C O S

C6-4-144

FA 637

DEP PUNTO 1. 1410
ARR PUNTO 2. 1420

TIO AV 1430
RECO
C O A

C6-4-112

FA 637

DEP PUNTO 1. 1410
ARR PUNTO 2. 1420

TIO AV 1430
REC⊕
C O A

C6-4-113

FA

L;ITRO 3 DEP MLV 2235

TTTIO SG 2245

C U [illegible]

C6-4-114

LITRO 8 DEP MLV 2249 QAB CRV PERSONAL VIP A BORDO

TTIO SG 2253

C6-4-115

R

LI TRO 2

DEP 2015

FA 604

DEHUD
ARR 2011

TTIO CH A LAS 20178

C O A
A

TS 01

ARR 2028 EN AER SIN NOVEDAD

TTIO CH A LAS 2028

C6-4-116

TS 01

DEP RCA 1846
ETA AER 2020

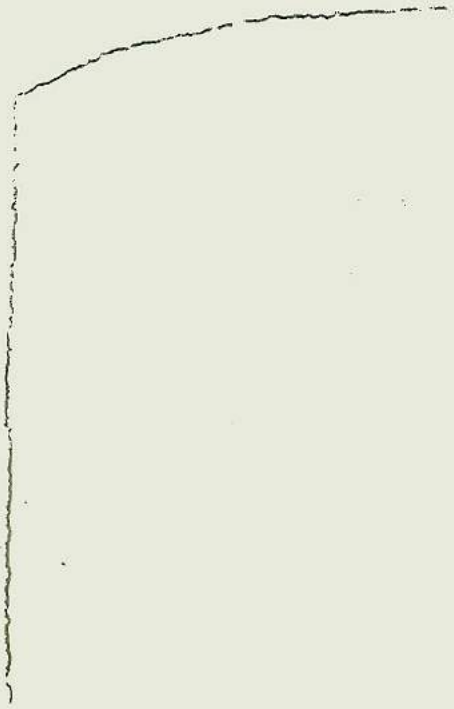
TTIO CH A LAS 2054

C O

ITRO 2

ARR 1857
SIN NOVEDAD

C6-4-117



TTIO CH A LAS 1901

C O A
LITRO 3 ARRIBADO SIN NOVEDAD 120 19:03

FA 604

ARR CUT 1715
DEP CUT 1736
ARR NEU 1813
DEP NEU 1854

TTIO CH A LAS 1910

PUCARA CON 4

ARR VICARIO 1610 SIN NOVEDAD

-#---

TTIO CH ALAS 1912

C O A

C6-4-118

[redacted]

FAVOR OK UD NO TIENE NOVED[redacted] RIO PROV

DE GAL? KKK

TS 01

DEP GAL 1353
ARR BCA 1805

C O A

CKJ NO TIENE MAS NADA ?

RECIEN ARR EN BCA OK OM FVR CUALQUIER NOVEDAD

QUE TENGA ME LA PASA DE INMEDIATO OKDO
CK DESEA QUE SOLICITA ALGO ERN ESPECIAL NO SOLO SI

SE COMUNICA PAQUE LE DEN LA ESTIMADA DE LRO EN AER K OK

LITRO 1

DEP 1839 Z SIN NVEDAD

TTTIO CH A LAS 1851

C O A

C6-4-119

PASADO

LITRO 1 DEP CRV 1602
LITRO 2 DEP CRV 1657

LITRO 3 DEP CRV 1711

AL MOMENTO ESO ES TODO LO QUE TIENE CRV

TTITO SG 1453
C C A

C6-4-120

FA-623

ARR TUC 0746
PERNOCTA PERSONAL Y MATERIAL SIN NOVEDADES

TTTTTTIO OR A LAS 0819 REC@
C O A

C6-4-121

C O A

FA 604

ARR TRE 1745

TTTTTI O AE ALAS 1824 Z

C O A

FA 604

DEP TRE 1830 QAB JSM

FA 012

DEP RTA 1825 QAB PAL

TTTTIO AE ALAS 1835 Z

C O A

FA 063 18:45

C6-4-122

LI TRO 7

DEP 1432

TTI O CH A LAS 1439

C6-4-123

LI TRO 8
ARR 1413

TTIO CH A LAS 1427

C6-4-124

LI P... LI BRO 7
ARR 1404 SAN

TTIO EA A LAS 1409

C6-4-125

Pasado

LI TRO 5

ARR 1305
DEP 1355

TTIO CH A LAS 1355

C6-4-126

C O A

V

LI TRO 1: ATERRIZANDO EN FINAL

LI TRO 2: ATENTO EN CABECERA SUR

TTIO SG 1126

C O A

LI TRO 1 Y LI TRO 2 AUN SE HHALLAN ORBITANDO

TTIO SG 1135

C6-4-127

LI TRO 3

DEP 1300

TTI O CH A LAS 1313

C6-4-128

LI TRO 6

ARR 1347 SIN NOVEDAD

TTIOP CHA LAS 1349

C6-4-129

L 1 1148

2. Fro 2 1215

3

FAVOR F-EEE FA-604 INFORME QUE AVION ES ~~~~~~~~~~

M

LI TRO 5 SIN NOVEDAD — Dep 1123

TTIO SG 1214

6 —:

C O A

C6-4-130

LITRO 1 ARR 1143 S/N

LITRO 2 S/N

TTIO SG 1146

C O A

C6-4-131

C O A

LITRO 1 DEP 1123 S/N

TTTIO CH 1228

C O A

C6-4-132

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Comunicaciones y Eléctronicas

Estación Teleimpresora

935

GIL

CAE

NRO 123
"O" 181830 MAY 82
FM MLVOBJF
TO CRVOBJF (X)
INFO (XX)
GR SC
BT.-

(X) CFAS - CODASUR (XX) COMFAER

POSTERIOR ANALISIS QUINTO DIA BOMBARDEO ZONA PUERTO ARGENTINO CON MANIOBRAS FUERA ALCANCE PROPIAS DEFENSAS SE CONSIDRA UNICO MEDIO POSIBLE DE ATENUAR CONTINUACIN HOSTIGAMIENTO OBTENCION Y PROVICIION EEE POVISION MISILES MEDIANO ALCANCE TIPO SA-6 O SA-2
BT.-

TTIO AESA 0080
COMFRAER KK

Q

S A M - 2

ALCANCE HORIZONTAL 40/50 Kms

ALCANCE ALTURA 18 Kms - 59.000 pies

Longitud del misil 10 mts

Equipo compuesto de Radar y Trailer

S A M - 6

ALCANCE HORIZONTAL a BAJA ALTURA 30 Kms

ALCANCE HORIZONTAL con ANGULO (en ALTURA) 60 Kms

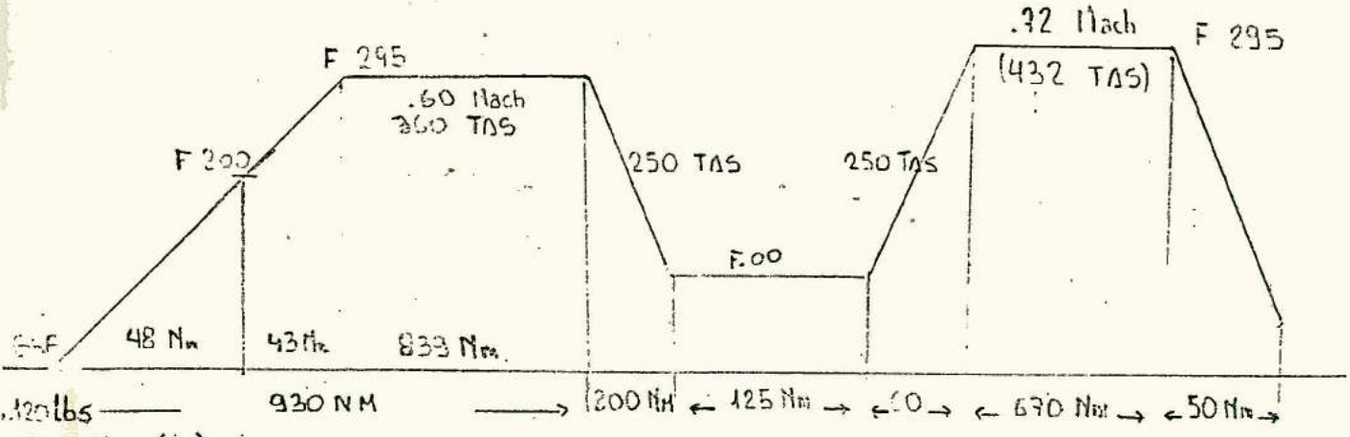
ALCANCE ALTURA 18 Kms máxima

Longitud del misil 6,5 mts

Equipo compuesto de Radar y Trailer

C6-4-133

PERFIL CANBERRA ((GRA - GEORGIAS - MLV)



.120 lbs ——
0.120 Lbs (E)

	Tiempo Parcial	Distancia (NM)	Consumo	Peso Reman.	veloc.	NIVEL
ASCENSO (F 200)	9 minutos	48	300 1650	44170	250 TAS	00 → 200
200 → 295	7 minutos	43	600	43.570	250 TAS	200 → 295
RUCERO	122 minutos	839	5.402 (44 Lbs/min)	38 168	.60 Mach (360 TAS)	295
ESCENSO	35' minutos	200	875 (25 Lbs/min)	37 293	250 TAS	295 → 00
TAQUE	20' minutos	125	2.100	35.193	375 Kts	00
ombustible consumido +2 bombas			12.927	33.193		
SCENSO Velc. Naveg.	15' minuto	60	1,200	31993	250 TAS 240 Kts	00 → 295
RUCERO	103 minutos	670	5.257 (51 Lbs/min)	26.736	.72 Mach 390 Kts	295
escenso MLV	6' 05 : 17 TOTAL	50	150 (25 Lbs/min)	26.586		295 → 00
OMBUSTIBLE REMANENTE	2.586 Lbs					

Nivel tropopausa : 330
Viento : 250 / 50

Regimen de descenso en el ataque máxima performance por debajo horizonte radar

C6-4-134

Perfil camberra A-.B.- A (GRA - GEORGIAS - MLV)

TIPO DE ATAQUE: BTR (BOMBARDEO TRAYECTORIA RETARDADA)

CONFIGURACION: 2 MK 17 Cola Trayectoria Retardada

VERSION: "E" GRA - GRE - MLV
(Georgias)
Eyección tanques de puntera a los 40'de vuelo

ARR EN MALVINAS aterrizaje normal peso 28000Lbs W 270/10 980 mts.

Aterrizaje Pista humedad W 270/10 Peso 28000 Lbs Max Fren EGA 670

DESPEGUE PISTA HUMEDAD W 270/10 Peso 34000 Desp. Min.Dist 540 en "versión ALFA" (Sin punteras)

LIMITACIONES OPERATIVAS

25 Kts. de viento componente de 90° para despegue y aterrizajes.

OPERA SOLAMENTE EN PISTAS DE SUPERFICIES DURA (CEMENTO, ASFALTO O SUPERFICIES PREPARADAS)

Automomia sistema de Oxigeno
2 tripulantes : 10:00 Hs.

Limitaciones de velocidad

"ALFA"	Máx Vi	
(sin punteras)	450 Kts. hasta FL 200 posterior	080 M
"C"		
(con punteras	365 Kts " "	0,79 M

Con cargas externas mismas anteriores

EN TURBULENCIA Máx. veloc. 300 Kts.

Vuelos en condiciones de formación de hielo
no debera despegar si la temperatura de aire esta en 1° y -5° C, con humedad relativa de 95 % y Visibilidad 550

C6-4-135

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

C.RIVADAVIA
12 JUN 82

PARTE DE GUERRA

(Correspondiente día 11 Jun 82)

I - SITUACION

1. Del enemigo:

   - Operó con TREINTA Y CINCO (35) PAC.

2. Propia Fuerza:

   - Sin novedad.

II - OPERACIONES AEREAS

1. Tareas

   1º) Puente aéreo.

   2º) Exploración cercana y lejana.

   3º) Ataque a FFSS con aviones MK-62.

2. Resultados

   1º) Un avión C-130 arribó a MLV, los otros DOS (2) regresaron por situación táctica desfavorable en MLV.

   2º) Exploración y reconocimiento sin novedad.

   3º) Aviones MK-62 atacaron zona Monte Kent sin conocerse el resultado.

3. Propias bajas: Sin novedad

III - OPERACIONES EN DESARROLLO

1º) Control tránsito marítimo.

IV - OPERACIONES PREVISTAS

1º) Apoyo FFSS.

2º) Puente aéreo.

Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

C6-4-136

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

C.RIVADAVIA
11 JUN 82

PARTE DE GUERRA

(Correspondiente al 10 Jun 82)

I - SITUACION

1. Del enemigo:

1º) Operó con TREINTA Y CUATRO (34) PAC y un total de SESENTA Y OCHO (68) salidas de aviones Harrier, en un lapso de 10:00 horas.

2. Propias fuerzas:

1º) Mismas novedades que el día 09 Jun 82.

II - OPERACIONES AEREAS

1. Tareas:

1º) Control tráfico marítimo.

2º) Exploración cercana y lejana.

3º) Detección de TRES (3) aviones (13:15 horas) presumiblemente tipo AVRO VULCAN a 900 MN al E de TRE con nivel de vuelo 35.000 pies.

4º) Interceptación sobre vertical MLV con CUATRO (4) salidas M-3.

5º) Hostigamiento sobre zona cerro KENT y Estancia HORSE con TRES (3) salidas de IA-58.

6º) Puente aéreo.

2. Resultados:

1º) Control tráfico marítimo, verificándose buque liberiano HERCULES con aparente rumbo hacia costas de Brasil.

2º) Exploración cercana y lejana: Sin novedad.

3º) Interceptación: Sin novedad.

4º) Hostigamiento IA-58: Con resultados desconocidos.

5º) Puente aéreo: Aviones regresaron sin entrar en Puerto Argentino por situación táctica desfavorable (piquete radar enemigo).

3. Propias bajas: Sin novedad.

III - OPERACIONES EN DESARROLLO

1º) Control tráfico marítimo.

IV - OPERACIONES PREVISTAS

1º) Puente aéreo.

2º) Interdicción nocturna.

Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

Comodo EDUARDO MASERA
CEOPECON

C6-4-137

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

COMODORO RIVADAVIA
10 JUN 82

PARTE DE GUERRA

(Correspondiente al 09 Jun 82)

I - SITUACION

1. Del enemigo:

1º) Operó con QUINCE (15) PAC y un total de 29 salidas de aviones Harrier.

2. Propias fuerzas:

1º) Mismas novedades que el día 08 Jun 82.

II - INFORME OPERACIONES AEREAS

1. Tareas:

1º) Control tráfico marítimo (buque HERCULES).

2º) Ataques múltiples a objetivos en zona Fitz Roy, con SIETE (7) salidas (3 de A-4B y 4 de A-4C).

3º) Ataque a objetivo naval ubicado al sur del extremo inferior del estrecho San Carlos, con TRES (3) salidas de M-V.

4º) Desplazamiento de helicópteros CHINOOK de MLV a GAL.

5º) Puente aéreo.

2. Resultados:

1º) Se comprobó que buque HERCULES no lleva rumbo a puerto brasileño; aparentemente con destino a Isla Ascensión.

2º) Ataques múltiples zona Fitz Roy, con resultados inciertos. Pudo comprobarse daños operación día anterior sobre buques.

3º) Aviones M-V no encontraron blanco naval donde la exploración previa lo estimó.

4º) Puente aéreo: no se cumplimentó por fallas técnicas.

3. Propias bajas: SIN NOVEDAD

III - OPERACIONES EN DESARROLLO

1º) Control tráfico marítimo.

IV - OPERACIONES PREVISTAS

1º) Puente aéreo.

2º) Interdicción nocturna.

Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

Comodoro EDUARDO MASSA
CEOPECON

C6-4-138

C6/45

C6-4-139

MODOS DE ACCION PROPIOS A PARTIR DEL DIA 15 MAYO 1982 PARA CONTRARESTAR LA CAPACIDAD DEL ENEMIGO

BLOQUEO NAVAL

1. Logrado inicialmente en forma parcial, en la actualidad es prácticamente total.

MODOS DE ACCION PROPUESTOS PARA VULNERARLO

2. Para vulnerar este modo de acción, será necesario:

1º) Con submarinos y efectuando en la ultima fase de navegación un intenso patrullado antisubmarino.

2º) Con lanchas rápidas simultáneas y rumbos diferentes para llegar a la Isla a últimas horas del día. En este caso abra que atacar a las fragatas que intentan interceptarlas.

BLOQUEO AEREO

3. Para evitar el bloqueo aéreo, será necesario:

1º) Con C-130 con aterrizaje o con lanzamiento de carga en la BAM MLV o con lanzamiento de carga en lugares preseleccionados al Oeste de las Islas, estableciendo un corredor de entrada a través del continente, preferentemente durante horas diurnas.

2º) Utilizar aviones de menor porte (1.500 Kg carga de pago) en los aerodromos del interior de las Islas (aviones de tipo ARAVA, SKYVAN, G-222).

ATAQUES LIMITADOS Y DESEMBARCO DE MEDIOS

4. Actualmente el enemigo actua impunemente, debido a que el 75% de las Islas no están vigilidas y no hay formas de atacarlo cuando sus buques están a mas de 20 Km de la Isla y/o sus aviones vuelan a mas de 4.000 Mts.

5. Nuestra AAa compuesta de cañones de 20 mm, 35 mm y misiles SA7, ROLAND y TIGERCAT no tienen un alcance efectivo por encima de los 4.000 Mts por lo tanto, se requiere urgente obtención de misiles tipo SA6 y/o SA2.

MODOS DE ACCION PROPUESTOS

6. Para vulnerar este modo de acción, será necesario:

1º) Concretar definitivamente la Red de Observadores del Aire y del Mar (ROAM), en el perímetro de todas las Islas con personal de Ejército, Armada y Fuerza Aérea, incluidos Civiles.

C6-4-140

2°) Colocar estratégicamente los cañones de 14,5 para repeler el ataque de las fragatas.

3°) Operar con lanchas rápidas; mimetizandolas en la Isla para atacar oportunamente.

4°) Continuar operando con material Lear Jet para encubrir las operaciones reales y desgastar al enemigo.

UTILIZACION DE LOS MEDIOS DE AEREOS DE ARMADA Y EJERCITO

7. Los aviones A4-Q y Super Etendar colocados bajo control operativo de la FAS.

8. Los helicópteros SEA KING, pintarlos igual que los del enemigo; desplazarlos a la Isla durante la noche o día del desembarco helitransportado, introducirlo entre las formaciones de helicópteros y atacar el buque que la oportunidad presente mas rentable.

9. Utilizar la AAa y misilistica de Defensa Aérea, aviones IA-58 de la Isla y globos cautivos y globos errantes para MLV.

10. Localizar las unidades Navales utilizando la totalidad de los medios de Exploración y Reconocimiento mas apto (NEPTUNE, EMBRAER 111, TRACKER), para lo cual se deberá coordinar con ARMADA para que mantenga la exploración al rededor de las Islas Malvinas y a partir del paralelo 65° hasta las mencionadas Islas.

11. El ataque a una fragata (o a cualquier otro buque debido a que dificilmente se los podra identificar), deberá efectuarse con 6 aviones (significa esto que cuando se planifique una misión deberá preveerse las fallas desde la inspección previa al vuelo hasta la que ocurren durante el reabastecimiento y navegación). Cuando por razones de indole diversa disminuye el número de aviones hacia el OM no se abortará la misión.

12. Aún permenece vigente el procedimiento de ataque con cañones por parte de la 1° ELLA (M-V si el OM está dentro de su radio de acción o con cohetes LAW 60 de A4-B si el OM está más alla del radio de acción de los M-V), y con bombas de 1.000/500/250 Lbs y cohetes ZUNNI la 2° ELLA, utilizando las formaciones y las alturas que las experiencia guerra demostro más aceptable.

ATAQUE MASIVO Y DESEMBARQUE

13. Durante el desembarco, inicialmente será dificil determinar el lugar donde se concretará la dirección estratégica operacional principal. Si es nocturno habrá que operar con un Super Etendar por ves. Para ello será necesario prácticar navegaciones nocturnas y reabastecimiento en vuelo. Previo a la operación del Super Etendar será necesario clarear el área de aproximación mediante un reconocimiento radar de la ruta con aviones de exploración y reconocimiento.

C6-4-141

14. Durante el desembarco no se deberá sobrevolar la Isla en altura por la amenaza de los "SEA DART" de las fragatas ubicadas cerca de las Islas y por la propia AAa.

15. Si se resuelve operaciones aéreas de apoyo será necesario:

1°) Establecer corredores de aproximación al desembarco en la Isla (coordinación con AAa) para evitar sobrevolar el mar próximo al OM (rodeado por fragatas misilísticas).

2°) Que la Isla efectúe el requerimiento de apoyo completo:

a) Comunicaciones (SCAT) por la red de FA y duplicadas por la red Ejército.

b) Lugar exacto (coordinadas del OM).

c) Previsiones para guiar los aviones al OM (OCAA).

16. Debido a la probable disposición de la flota será imposible aproximarse a la Isla desde el mar.

SUPERIORIDAD AEREA

17. Los portaaviones son realmente los OOMM de la Fuerza Aérea. Durante el desembarco será impresindible ubicarlos y hundirlos. Para localizarlos se partirá del supesto que cuando más próximos se ubiquen mayores posibilidades tendrán sus aviones Harrier. Por esta causa se estima se los podrá localizar entre 60 y 150 NM de la isla Para localizarlos habra que arriesgar medios de exploración y reconocimiento visual y radar "NEPTUNE" - "LEAR JET" - MK-62" "EMBRAER III".

18. Si el portaaviones es ubicado al Este de la Isla a más de 480NM del continente los únicos medios aptos serán los aviones A-4 - IA-58 y MK-62.

19. Si se acercan a menos de 480 NM también podrán ser aptos los aviones Super Etendard, M-V y M-III.

20. Es conveniente atacar el portaaviones sobre cubierta con cañones de aviones M-V o COH con aviones A-4 y casi al mismo tiempo en popa con aviones A-4 B/C/Q.

SISTEMA DE CONTROL OPERATIVO

21. Muy probablemente el enemigo logre silenciar el SOAD de MLV. Para posibilitar el enlace Isla - Continente cuando ello ocurra, es necesario establecer comunicaciones fidedignas entre CRV y los sectores donde opere Ejército, asimismo, esos sectores serán responzalbles de enlazar con CRV, efectuar el requerimiento y posteriormente guiar los aviones al OM. Naturalmente cada sector que requiera apoyo contará con un OCAA capacitado en la tarea.

C6-4-142

22. Lo expuesto impone la necesidad de cada sector pueda obrar autonomamente cuando se pierde el enlace con el CIC y SOAD MLV.

INTERDICCION LOGISTICA

23. Hasta la fecha no se ha concretado. A medida que avanza el tiempo las posibilidades del enemigo aumentan y las nuestras disminuyen.

24. Toda acción contra un Transportador de Tropa o de Abastecimiento es más reditiva que un simple apoyo.

25. Es indispensable utilizar los aviones MK-62, C-130 y B-707 para las tareas de Exploración y Reconocimiento Ofensivo Estratégico o Interdicción Estratégica.

26. Consolidar definitivamente el requerimiento de aviones SUKOY y MK-62 a la FAP para aumentar la capacidad de nuestra propia fuerza.

PRESERVACION DEL MATERIAL AEREO EN EL CONTINENTE

27. Durante la noche dispersar los aviones fuera de un radio de 200 Mts de la pista, en caminos, refugios, etc, para evitar ataques de Helicópteros con o sin comandos y de aviones tipo "VULCAN" y/o "HARRIER". Trasladar los aviones civiles a GRE, previamente elevar los requerimientos que surjan de la tarea.

28. Durante el día evitar agruparlos mientras se abastecen. Dejar en los AADD el material necesario para operar en masa contra el enemigo.

29. Las alturas próximas al Aeródromo son los lugares que seleccionará el enemigo para utilizarlos como plataformas de tiro contra nuestros aviones e instalaciones. Todas sin excepción deben ser controladas por propias fuerzas en MLV y en las zonas próximas a nuestras Aerodromos en el Continente.

30. Fuerza Naval misilística ubicada frente a nuestras Bases Aéreas para aumentar capacidad derribos a aviones en ataques a baja cota. Silenciar radioayudas y radiocemisoras al Sur del Paralelo 42.

REACCION INMEDIATA

31. Si el enemigo pretende efectuar el asalto durante la noche a últimas horas del día iniciará la aproximación hacia la Isla.

32. Existe una hora límite para la operación de nuestros sistemas de armas. Para que ello sea así se deberá prever la última hora de despegue y adoptar las medidas de alistamiento posibles.

C6-4-143

1º) Pilotos alistados.

2º) Aviones en la inspección previa realizada.

3º) KC-130 en el aire.

VIVERES

33. Ordenar reserva de raciones frías para utilizarlas durante el ataque. Consumir máxima cantidad de carne ovina mientras el enemigo permita los desplazamientos internos.

34. Preveer y enviar partidas de vitaminas, proteínas, etc, para reforzar la alimentación del soldado.

INFILTRADOS

35. Si el Comando de la Isla supone la posibilidad de que entre la población existen infiltrados disfrazados de Kelpers podría ser necesario evacuar todo el personal sospechoso para evitar golpes de Comandos cuyas consecuencias pueden afectar seriamente la capacidad operacional.

36. Asimismo, efectuar patrullaje terrestre y barrido de frecuencia, en sectores costeros para detectar ubicación radiobalizas y en toda la Isla para detectar emisiones clandestinas.

SISTEMA DE ARMAS IA-58

37. Representan el único medio aéreo en la Isla que podría reaccionar de inmediato ante un desembarco diurno.

38. Si en la actualidad de acuerdo con la situación operacional se considera riesgoso mantener durante la noche aviones en la Isla, se los replegará diariamente hacia el continente y a primera hora retornarán hacia MLV.

39. Los aviones IA-58 que operen de SCZ se los reservará para apoyo de fuego cercano contra las tropas de desembarco. Asimismo deberán coordinár con la FAS para que se establezcan el corredor de aproximación (interno de la Isla) hacia los posibles lugares de desembarco. Eventualmente podrán aterrizar en los AADD de MLV si las circunstancias lo permiten.

40. No se descartará su empleo contra buques y lanchones de desembarco cuando los medios disponibles y la urgencia operativa lo requiera.

41. Para posibilitar la operación nocturna de uno/dos aviones IA-58 se deberá dotar a las tripulaciones de visores nocturnos y a los aviones equipados con radioaltímetros.

C6-4-144

OPERACIONES AEREAS

42. Durante la operación, el portaaviones posiblemente se ubique a CIEN (100) NM de la Isla con ello los HARRIER configurados con Misiles, DOS (2) tanques de CIEN (100) galones y DOS(2) Bombas de 540 Lbs, podrán inicialmente dar apoyo a las tareas de desembarco e inmediatamente, pasar a cobertura e interceptación, con una permanencia sobre el OM de TREINTA (30) minutos. Lo expuesto nos muestra que excepto los aviones que mantienen una defensa del portaaviones el resto en casi su totalidad, harán apoyo de fuego cercano e interceptaciones.

43. Probablemente, durante el ataque el enemigo destacará fragatas hacia el W para dar la alarma temprana.

44. De acuerdo con el analisis efectuado a las operaciones aéreas realizadas por los Sea Harrier sobre MLV durante los últimos días demuestran una capacidad de operación de 8 aviones simultaneos.

NUESTROS AVIONES

45. A partir del momento que el enemigo establezca el Orden de Batalla Naval:

1°) Si se aproximán alto, serán avistados, no habrá sorpresa y podrán eventualmente ser afectados por los SEA-DART y aviones HARRIER.

2°) Si se aproximan bajo, al llegar a la Isla encontrarán la defensa de los SEA-HARRIER y se verán obligados a entablar combate (M-III y M-V) y a los CINCO (5) minutos deberán retornar a sus bases. Naturalmente esto nos indica que cualquiera operación realizada con DOS/CUATRO (2/4) aviones, será interferida, dificilmente cumplirá su Misión y con buena suerte podrán regresar a su base.

3°) No se visualiza otra operación que la derivada del empleo de la masa de aviones con buen tiempo (evitar accidentes por otras causas que el enemigo), incluído los CHAFF, aviones de distracción, etc, con un objetivo Principal: Portaaviones y/o Transportadores:

4°) Podria ser necesario dejar algunos aviones M-III para cuidar la cola de los que regresen.

OPERACION DE TRANSPORTE AEREO

46. La situación de abastecimiento de Isla esta siendo cada vez más dificil [illegible]s indispensable romper el bloqueo aéreo y efectuar con todos los medios disponibles el traslado de las clases críticas.

C6-4-145

47. Todos los procedimientos serán válidos:

1°) ATERRIZAJE.

2°) LANZAMIENTO DE CARGA POR EXTRACCION.

3°) LANZAMIENTO DE BULTOS CON PARACAIDAS.

48. Para esto será necesario utilizar el material de vuelo C-130H y/o transportes livianos como fija el parráfo 3.

C6-4-146

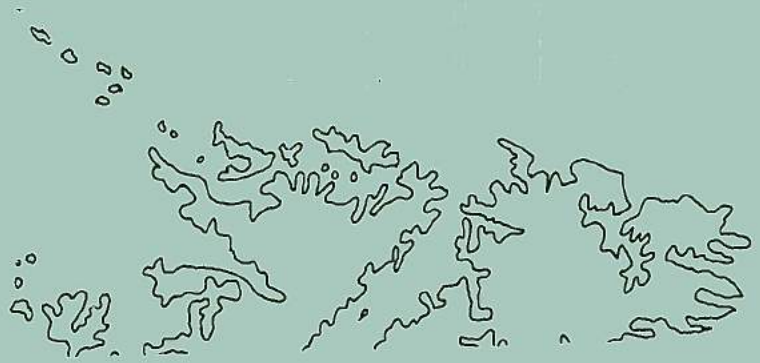
C6/4F

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	
OBSERV.		

GENERAL
I-ICIA
ERIOR

32

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR



C6-4-147

SECRETO (LINCE)
251110 May 82

((OO))

- PROMOTOR: CEOPECON (COMODORO RIVADAVIA)

- EJECUTIVO: COMIL (ESMACON) BAIRES

DPTO III OP (DIV PL) NRO 193/82. INFORME DE OPERACIONES 251200 MAY 82:

1. SITUACION

a. AEREA

1) ENEMIGO

EN LA CABEZA DE PLAYA ESTABLECIDA POR LAS FUERZAS DEL ENEMIGO SE HA CONSOLIDADO LA DEFENSA ANTIAEREA Y MISILISTICA A AMBOS COSTADOS DEL BRAZO SAN CARLOS Y PUERTO HOSPITAL Y EN LAS ELEVACIONES CIRCUNDANTES.
LOS PILOTOS INFORMAN HABER VISUALIZADO 5 A 6 BUQUES EN EL ESTRECHO SAN CARLOS Y 10/12 EN EL BRAZO PUERTO HOSPITAL, TODAS CON FUERTE DEFENSA ANTIAEREA.

2) PROPIA FUERZA

EN EL LAPSO DEL 1 AL 24 MAY 82 DURANTE 7 DIAS DE OPERACIONES SOBRE EL MAR LA FUERZA AEREA HA PERDIDO UN TOTAL DE TREINTA Y TRES (33) AVIONES DE COMBATE LO QUE SIGNIFICA APROXIMADAMENTE EL 25% DE LA DOTACION DISPONIBLE.
AL MOMENTO SE CARECE DE EXPLORACION AEREA QUE PERMITA LA LOCALIZACION PREVIA DE LOS BLANCOS, ASI COMO TAMBIEN, DE OBSERVACION TERRESTRE QUE PERMITA EVALUAR LOS RESULTADOS DE LOS ATAQUES.

SE REQUIERE URGENTE REPOSICION MATERIAL AEREO.

b. NAVAL

1) PROPIA FUERZA

ALGUNAS UNIDADES DE SUPERFICIE DE LA FLOTA SE ENCUENTRAN DESPLEGADAS A EFECTOS DE SER EVENTUALMENTE EMPLEADAS.
EL MATERIAL AERONAVAL EN RAZON DE SU INTENSO USO Y, EN ALGUNOS CASOS SU ANTIGUEDAD, HA VISTO LIMITADAS SUS POSIBILIDADES DE OPERAR EN LA FECHA.

c. TERRESTRE

1) PROPIAS FUERZA

a) LA C/RI 25 QUE SE ENCONTRABA DESTACADA EN LA ZONA N DE PUERTO SAN CARLOS, Y CON LA CUAL SE HABIA PERDIDO CONTACTO DESDE EL DIA DEL DESEMBARCO, INFORMO LUEGO DE HABERSE EXFILTRADO, HABER LOGRADO INFRIGIR DAÑOS Y BAJAS AL ENEMIGO. EL J SUBUN HA PERDIDO CONTACTO RADIAL CON UNA FRACCION DE NIVEL SEC; SE PRESUME QUE AUN SE ENCONTRARIA EN LA ZONA.

C6-4-148

b) EN LA MAÑANA DEL 24 MAY 82 PATRULLAS DESTACADAS POR BASE DARWIN RECIBIERON FUEGO DESDE MONTE CANTERA (ALTURA UBICADA 16 KM AL NE DE LA LOCALIDAD). SE OBSERVO UN HELICOPTERO ENEMIGO SOBREVOLANDO EL AREA.

c) SE HA CONFIRMADO QUE LOS 2 HELICOPTEROS PERDIDOS EL 23 MAY 82 FUERON ABATIDOS POR 2 HARRIER. SE RATIFICA QUE SUS PILOTOS Y AUXILIARES RESULTARON ILESOS.

2. INFORME DE OPERACIONES

a. AEREA

1) OPERACIONES EJECUTADAS

a) RESULTADO OP AE 24 MAY 82

- 1 (UN) BUQUE TRANSPORTE DE TROPA DE GRAN TAMAÑO AFECTADO.
- 2 (DOS) FRAGATAS AFECTADAS.

b) BAJAS PROPIAS

- 1 (UN) A4C, 3 (TRES) MV Y 2 (DOS) IA 58.

2) OPERACIONES EN DESARROLLO

- ATAQUE A BUQUES EN EL AREA DE LA CABEZA DE PLAYA U OTROS DE OPORTUNIDAD VARIANDO PROCEDIMIENTOS TACTICOS DE EMPLEO.

3) OPERACIONES PREVISTAS

- DE ACUERDO CON LOS RESULTADOS DEL DIA 25.

b. NAVAL

1) OPERACIONES EJECUTADAS 24 MAY 82

- NO SE REGISTRARON.

2) OPERACIONES EN DESARROLLO

- SE MANTIENE LO EXPRESADO EN 1. b. 3) DEL 24 MAY 82.

3) OPERACIONES PREVISTAS

a) SE ENCUENTRA EN PLANIFICACION LA OPERACION DE APOYO LOGISTICO A MALVINAS MEDIANTE TRANSPORTE MARITIMO.

c. TERRESTRE

1) OPERACIONES EJECUTADAS EL 24 MAY 82

a) EL 240730 MAY 82 DOS HELICOPTEROS EJECUTARON EL DESPLAZAMIENTO HACIA MONTE SIMON (APROXIMADAMENTE 50 KM O DE PTO ARGENTINO) DE 1 SEC DE LA CA CDOS 601.

b) BAJAS PRODUCIDAS AL ENEMIGO POR LA C/RI 25:

- DOS HELICOPTEROS SEA KING DESTRUIDOS Y SUS TRIPULACIONES CON 1 SOLO SOBREVIENTE.

C6-4-149

- DOS HELICOPTEROS SERIAMENTE DAÑADOS.
- DOS INFANTES DE MARINA MUERTOS.

2) OPERACIONES EN DESARROLLO

a) SE INICIARON ACCIONES PARA LA INFILTRACION EN EL DISPOSITIVO ENEMIGO POR EFECTIVOS COMANDOS DE LAS TRES FFAA.

b) SE REFORZO A DARWIN CON 4 OBUSES OTTO MELARA Y SE INICIO EL DESPLIEGUE DE LOS ELEMENTOS DE MANIOBRA DEL SECTOR A FIN DE ALCANZAR UN DISPOSITIVO MAS ADELANTADO QUE CUBRA LA LINEA GENERAL CANTERA HOUSE - CAMILLA CREEK - OLD HOUSE POND - LAGUNA ISLA.

c) EL ESC EXPL C BL 10 SE ENCUENTRA EJECUTANDO PATRULLAJES DE EXPLORACION DE ZONA EN EL SECTOR GREEN HILL - FITZ ROY AL O DE PTO ARGENTINO.

d) CONTINUAN PATRULLAJES DE EXPLORACION DE ZONA A CARGO DE AERONAVES DE AVIACION DE EJERCITO EN LA ZONA DE PENINSULA DE SAN LUIS.

e) SE AUTORIZO LA REQUISICION DE EFECTOS EN EL TERRITORIO DE LAS ISLAS.

3) OPERACIONES PREVISTAS PARA EL 25 MAY

a) LAS PATRULLAS COMANDOS DEBERAN ALCANZAR CON LAS ULTIMAS LUCES DEL 25 MAY 82 LA LINEA CADAVI ROCKS - BOMBILLA HILL - BULL HILL - SARDINE ROCK - BLUE MOUNT.

b) SE CONTINUARAN PATRULLAJES TERRESTRES Y AEREOS A CARGO DEL ESC EXPL C BL 10 Y AV COMB 601.

c) SE EJECUTARA PATRULLAJE DE EXPLORACION PARA DETERMINAR ACTIVIDAD ENEMIGA ENTRE SALADERO Y YEGUADA RINCON.

4) SE CONTINUAN ESTUDIOS SOBRE EMPLEO DE LA REM EN MALVINAS Y/O DE OTROS ELEMENTOS COMANDOS, PARA ESTA OPERACION SE HAN EFECTUADO REQUERIMIENTOS CONCRETOS AL CDO J EJ.

COMODORO RIVADAVIA
25 May 82

JUAN JOSE LOMBARDO
Vicealmirante
Cte TOAS

OSVALDO JORGE GARCIA
Grl Div
Cte Cpo Ej V

HELLMUTH CONRADO WEBER
Brig My
CAE

C6-4-150

C6/46

C6-4-151

Reunión Brigadieres

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

SITUACION EN MLV AL DIA 31 MAY 82

I - DEL ENEMIGO:

a) Aéreo:

Mantiene durante horas diurnas una actividad permanente sobre la Isla con hasta SESENTA (60) salidas diarias.
El día 31 de mayo realizaron un total de CUARENTA Y DOS (42) salidas.
El avión Harrier representa un peligro permanente para nuestras tripulaciones.

b) Terrestre:

Se estima operan en la Isla con 2.000/3.000 hombres.
Cuentan con 30/40 helicópteros que les permite avanzar hacia el E sin problemas de desplazamiento (arroyos, turbales, accidentes, etc.).
Al día 31 May 82 habían alcanzado las elevaciones del Monte KENT. Desde esa zona a últimas horas del día iniciaron fuego de artillería sobre las avanzadas de nuestro ejército.
Excepto el cañón 15,5 mm., la artillería inglesa tiene mayor alcance que la propia.
Emplean gran cantidad de armas automáticas y morteros.

c) Naval:

Mantienen durante horas nocturnas 1/2 fragatas en proximidades de Puerto Argentino para cañonearlo periódicamente e impedir el arribo de los aviones C-130.
No se visualiza disminución de la actividad naval, excepto que después de los ataques a la flota durante el día no se aproximan a la Isla, sí a San Carlos donde han consolidado una fuerte defensa aérea.

II - DE LAS PROPIAS TROPAS (Terrestres)

a) Moral:

Por razones de temperaturas, nubosidad (falta de sol), terreno turbal y accidentado, humedad y falta de comida adecuada, las tropas argentinas no tienen la moral y el espíritu de lucha óptimos.

b) Despliegue:

Al día 31 May 82 el despliegue terrestre era el siguiente:
- Puerto Argentino 8.000 hombres (5 Regimientos, 2 Grupos Artillería y 1 Batallón Logístico).
- Howar 800 hombres (1 Regimiento)

C6-4-152

- Fox 900 hombres (1 Regimiento)
- Darwin (Ya en manos del enemigo 800 hombres).

c) Acciones:

Comandos de Fuerza Aérea, Ejército y Armada se infiltraron en el dispositivo del enemigo. Los Comandos de ARA regresaron a Puerto Argentino y están proporcionando Inteligencia Táctica.

d) Armamento de Ejército:

Ejército cuenta con cañones OTO/MELARA, cañones 15,5 mm., Artillería Antiaérea 35 mm., ROLAND y TIGER CAT, BLOW PIPE y SAM 7.
La Infantería posee armas pesadas 81 y 120 mm., cañón sin retroceso y el portatil correspondiente.
Aviación de Ejército solo tiene al presente 5/6 helicópteros UH-1H y 1 CHINOOK.
La Caballería posee 5/6 tanques livianos tipo PANNARD.

e) Previsiones:

e) En los últimos días y ante la evidencia de que la dirección estratégica operacional del enemigo es de W a E, Ejército está adecuando sus posiciones defensivas.
Se aprecia que durante las próximas horas se iniciará la ofensiva final desde el W y desde el N, con una posible operación helitransportada.
Puerto Argentino cuenta con muy buena defensa antiaérea. Si se logra armar el equipo EXOCET y transportar más munición 15,5 mmm. los buques ingleses no podrán continuar cañoneando nuestras posiciones.

f) Logística:

El personal de la Isla cuenta con comida para DIEZ (10) días y munición para SIETE (7) días.

III - ARMADA:

Ha ubicado en MLV un buque hospital para trasladar heridos de Puerto Argentino y Darwin.
Opera con aviones MACCHI, F-28, ELECTRA, NEPTUNE, TRACKER, A-4Q y SUE.
Esta intentando armar un equipo EXOCET en Puerto Argentino.
Tiene desplegado en la Isla un Batallón de Infantería de Marina.

IV - FUERZA AEREA

1º) Situación material aéreo: (Gráfico 1)

2º) Situación personal: (Gráfico 2)

- Operaciones:

La Fuerza Aérea mediante su accionar a logrado:

C6-4-153

1º) Que durante el día la flota inglesa no se aproxime a la Isla.

2º) Disminuir la capacidad operacional del enemigo.

3º) Obligarlo a mantener permanentemente patrullas aéreas en el aire.

4º) Alejar los piquetes radar del alcance de los aviones.

5º) Demorar la definición del conflicto.

V - PERSPECTIVAS:

La Fuerza Aérea continuará operando contra los buques de oportunidad próximos a la costa y alejados de San Carlos y contra el portaaviones.

Además realizará tareas de:

- Transporte aéreo.
- Exploración y reconocimiento.
- Cobertura aérea con aviones M-III
- Apoyo a las Fuerzas de superficie.

La moral de nuestras tripulaciones se mantiene alta, aún cuando los pilotos han sido fuertemente afectados por las pérdidas de sus amigos y camaradas.

C6-4-154

CG/4H

C6-4-155

Información de Datos producidos por Grupo "C.m. E y C".-

A Long Island Howe Paddock. (R-29/30)

- Sistemas de Rampas misilísticas (S-A)

- Destacamento transportado por Sea King. (cercano a Uranie Bay)

B Green Hill (Q-33/34)

-2 Rampas misilísticas y baterías antiaéreas móviles.

C Area Princes (O-30/31)

- Destacamentos

- Sistemas Anti Radar y Rampas misilísticas.

D Monte Estancia (N-33/34) UBICADOS EN LADERA ESTE.

- Destacamento (Batallón)

- 3 Rampas misilísticas (S-S)

-2 Rampas " (S-A)

En la LADERA ESTE de Mte Estancia: Sistemas móviles Anti-Radar con plataformas característicos de los SHRIKE GMA 45A. Hasta el día 1106 se encontraron 2 Destacamentos.

E En la grilla (P-31) entre Green Hill y Top Square: Rampas de lanzamiento para misiles HAWK acompañados de Sistemas Anti-Radar SHRIKE. En la zona se agregaron probablemente sistemas TAR-TAR (S-A) en rampas MK 22 montados y transportados en TALBOT DEG 4 (pero 40-45 TON) la cantidad estimada es de 3 (TRES). Los mismos tienen un alcance real de 18 Km. Los sistemas se desplazan periódicamente de Región en Región mediante Sea King.

F Top Square (P-28/29) se observaron montajes móviles de Sistemas Anti-Radar y Rampas misilísticas portables. Varios destacamentos actuaron en esta Región (TOP SQUARE - LONG ISLAND COAST) Se determina la presencia de los BULLDOGS (A-S) posibles MARTINI A6M 79 A. BLUE EYE, CRYSLER A6M 80 A. Estos sistemas de último diseño tienen alcance de 16 a 25 Kms. Son rotados de montaña en montaña mediante Sea King.-

G De Long Island Coast a Long Island Mt (P-26) se acantonaron elementos de Artillería antiaérea y artillería pesada. Las Rampas misilísticas para SERGIANT fueron observadas en esta Región junto a los CRYSLER A6M-80 A y los SHRIKE (Día 0906) Estos sistemas son desplazados mediante Sea King.

H Long Island Howe (S-28): Se observa movimiento de Barcazas pequeñas dejando "grupos comandos" dejando en su vez STINGER (portables por 1 hombre), los mismos tienen un alcance de 5 Kms.

I Mte Vernet (N-27): en su ladera Este se encontraron el día (0906) personal especializado en sistemas misilísticos HAWKS, SHRIKE. Fueron instalados en Sistemas móviles transportable

C6-4-156

Se instalan en el mismo Sistemas misilísticos y artillería. Intensa SIERRA I y SERRA II indican cualitativamente la presencia de esos elementos 04:30 (PM)
Rampas lanzando hacia Mte Williams.
La Región Tumbledown a las 04:30 PM señala que la posición de la propia tropa es defendida con elementos similares en intensidad de fuego - la sofisticación se desconoce pero enemigo mostró fuego hacia todos los puntos de TUMBLEDOWN. Lo mismo desde Región LONGDON. Datos infrarrojos -
04:40 PM TWO SISTERS ~~en~~ REGION LONGDON y TUMBLEDOWN por IR. (INFRARED) Señalan avanzada profunda UK.
Desde Mte Estancia se lanzaron misiles de largo alcance (< a 40 Km) propulsante THIOKIDO dejando estelas características (AMARILLO - ROJO INTENSO) visto por SIERRA II. También se observa alta emisitividad característica de propulsantes tipo ACID - ANILINE. Utilizan los SHRIKE. Estela característica amarillo anaranjado con emisión elevada de (IR).
Desde Green Hill también (04:45' PM) se lanzan misiles hacia TWO SISTERS (Región Pto Argentino) Actividad similar desde Región Mte Challenger, Saddebacks hacia región en operaciones. (04:50 PM.)
La 5ª Brigada y contingente de gurkhas pasan por Goat Ridge y refuerzan zonas de Tumbledown.
El Mte Harriet ~~sele~~ señala actividad (IR) indicando intensas acciones con artillería y misiles con otros ~~en~~ elementos de Artillería
De Stud Rincón afincamiento de Sea King. Parten de allí S.K continuadamente reforzando zonas donde las acciones requerían: número de SK detectados 6 (SEIS)
Atacan alternativamente TWO SISTER, número de Harrier determ. por S2 y S1 4 (cuatro)
Goat Ridge, Mte Harriet desde la mañana detección por Homing Reder S.2 y S1. complementados por detección infrarroja.
La zona de TUMBLEDOWN (04:56) es altamente castigada si bien se repelían acciones. La flota 4 Fragatas, 2 destructores hacen fuego con misiles y con artillería desde 15 o 20 Km atacando Pto Argentino y regiones cercanas hasta TUMBLEDOWN.
Durante 10 MINUTOS, entre 3 AM y 03.10 AM los alcances según trayectorias IR de misiles alcanzaron Saddleback donde ya había tropa enemiga - confusión, elevada actividad (IR) en la zona - acciones.
ANALISIS CON LUIS POSTE CONDOR: La operación Task Force UK había alcanzado regiones de Tumbledown 16:56 Minutos (04:56 PM)

NOTA: Se pide a Luis comunicación urgente con los Jefes de Operaciones solicitando cartas topográficas de la Isla Soledad escala 1:50.000, reiterando pedidos del 1º de Junio.

En la región de San Carlos y en la Región Piedra Blanca ~~de~~ (cercana a Mariquita) como así también Región Stud Rincón el centro operativo ADOLFO señaló operaciones, instalaciones en progreso para Sea King y Harrier

05:05 PM - Se habla intensamente con Luis (Ing. Aeron.) y se dictan los datos.
Conversación tecnológica mantenida por el largo de 1 hora. - Tiempo de dictado de MJE 15' - Diferencia 45 minutos de explicaciones tecnológicas que deben realizarse profesionalmente con Adolfo en el laboratorio.
06:00 PM - Concluye llamado Condor y las operaciones bélicas continuaban.
Adolfo solicita que se le informe sobre puntos de Intensidad bélica para ajustar barrido y toma de datos para luego calcular posiciones reduciendo barridos satelitarios clandestinos NO NECESARIOS.

C6-4-157

Loodstrande MK2 y TAR-TAR (S-A) en rampas MK 22 transportadas en TALBOT DEG 4 y modificados con un alcance L a 18 Kms.
Los HAWK que inicialmente (0906) habían sido desantados en la región QP 24/22 fueron trasladados a la Región (L-31/32) → Base de la ladera Norte del Kent.
Estos sistemas HAWK modificados regulan su alcance entre 4 Km y 42 Km.
En Mt Estancia (0906) se desplazaron sistemas similares (Artillería - Stinger - Roland 2S) en un número mínimo de 60 Unidades. (Roland 2S (10)_
cumple (4 Km de alcance) Land Rart (3 Km) Hellfire usando Carriers modificados AH 64 Tow. (Alcance 4 Km). ESTOS DATOS FUERON DICTADOS POR LINEA DIRECTA DESDE ADOLFO A OPERACIONES.- Al momento se establecían líneas de avanzada artilladas y misilísticas.

Estancia House (ML-35/36) Estancia Creek (M-36/37/38) Estancia House Paddock (K-37)

En ML-35/36 se instala destacamento especializado en artillería y lanzamiento de misiles con el COMANDO de la TASK FORCE y 4 Rampas S-S, 6 Rampas S-A.

En M-36/37/38 y K-37 se asentó el Regimiento de la 5ª Brigada dotados con BULLDOG (AGM 79 A y AGM 80 A) y Sistemas misilísticos anti tanque SWINGFIRE, DART, DRAGON.

Las posiciones nombradas en L emplean las rutas indicadas en carta_

Mt Kent (JI-31/32) de 33 a 32 los ataques se efectuaron con componentes de la Royal Marine, los Gurkhas y la 5ª Brigada utilizando los sistemas definidos en las regiones adyacentes descriptas, con la movilización de los Sea King.

Bluff Cove Peack (I-34): Durante los días 07 y 10 con muchas dificultades Sea Kings transportaron Rampas Portátiles Misilísticas S-A y S-S y un Destacamento de Infantería de hasta 400 hombres con armas anti-tanque adicionales.

Bluff Cove Rincón (BA-34/35) y Bluff Cove Sealteman (A-36) región que comprende Bluff Cove Rincón: en la misma se obtiene acantonamiento de tropas y sistemas de Rampas Misilísticas (S-A), con desembarco de personal en la Región Fitz Roy y las luchas en la zona de Kent y Wether Ground (ED 30/31/33) aparentemente entre los días 09 y 10 se afianzan en esas regiones de acuerdo a los datos aportados por INFORMACION SATELITARIA de SIERRA 1 y SIERRA 2 y la intercepción de conversación de Jeremy Moore con Corresponsales de Contramedidas Electrónicas y Comunicaciones (DIA 10 JUNIO 82)

DI 11 JUNIO 82 quedan confirmados los datos de SIERRA I y SIERRA II

DIA 12 JUNIO 82 Se confirma que en las laderas O y E de Mt. estaban controladas por las Fuerzas Enemigas

RESUMEN DE LA ACTIVIDAD BELICA MADRUGADA y MAÑANA DEL 12 JUNIO-
Nuevos lanzamientos de cohetes - misiles (SWINGFIRE - DART - DRAGON - TOW - HELLFIRE)
Fuego persistente de MORTEROS y ARTILLERIA. Datos del Satélite indican el uso de esos modelos identificándolos por el análisis de la combustión de sus propulsantes sólidos e información proveniente de la detección infrarroja.
Entre las 02:38 PM y 04:35 PM los datos aportados por SIERRA I y SIERRA II hacían presumir operaciones directas sobre TWO SISTERS (H6 25/26) GOAT RIDGE (G 24/25) y MT HARRIET (FE 24/25) y desde la Región O de Mt Longdon (J-22) hacia Moody Valley (H) y la Región de Tumble down.
Los datos revelaron intenso intercambio de artillería y misiles desconociendo movimiento dinámico (DESPLAZAMIENTOS) de Sistemas.
Asimismo pudo establecerse intenso movimiento y lanzamiento de artillería y misiles en Goat Ridge.
Por la actividad de fuego en la Región que alcanzó las estribaciones oeste de TUMBLEDOWN (mas de 2 Km de Mt Williams) aparentemente hubo infiltraciones pero rechazadas.

DIA 12 JUN. (05:00PM) Llamado a OPERACIONES. Datos dictados. SIERRA I y SIERRA II
Tropas mecanizadas con artillería y sistemas de lanzamiento de cohetes y misiles.
Ya tomado la Región Kent y desplazándose la propia tropa alcanza TWO SISTERS atrincherándose en zona LONGDON. Esta operación se registra 01:30 PM.
TWO SISTERS: Pasan por el sector 14:30 Sistema blindado UK alcanzan TUMBLEDOWN

C6-4-158

odobrande MK2 y TAR-TAR (S-A) en rampas MK 22 transportadas en TALBOT DEG 4 y
odificados con un alcance < a 18 Kms.
HAWK que inicialmente (0806) habían sido depositados en la región QP 24/22
eron trasladados a la Región (L-31/32) -> Base de la ladera Norte del Kent.
os sistemas HAWK modificados regulan su alcance entre 4 Km y 42 Km.
Mt Estancia (0906) se desplazaron sistemas similares (Artillería - Stinger - Roland 2S)
un número mínimo de 10 Unidades. (Roland 2S (10)_
infire (4 Km de alcance) Land Dart (3 Km) Hellfire usando Carriers modificados AH 64
ow. (alcance 4 Km). ESTOS DATOS FUERON DICTADOS POR LINEA DIRECTA DESDE ADOLFO A OPERA-
NES.- Al momento se establecían líneas de avanzada artilladas y misilísticas.

stancia House (ML-35/36) Estancia Creeck (M-36/37/38) Estancia Horse Paddock (K-37)

n ML-35/36 se instala destacamento especializado en artillería y lanzamiento de misiles con
l COMANDO de la TASK FORCE y 4 Rampas S-S, 6 Rampas S-A.

n M-36/37/38 y K-37 se asentó el Regimiento de la 5ª Brigada dotados con BULLDOG (AGM 79 A y
AGM 80 A) y Sistemas misilísticos anti tanque SWINGFIRE, DART, DRAGON.

as posiciones nombradas en L emplean las rutas indicadas en carta_

t Kent (JI-31/32) de 33 a 32 los ataques se efectuaron con componentes de la Royal Marine,
o Gurkhas y la 5ª Brigada utilizando los sistemas definidos en las regiones adya-
emas descriptas, con la movilización de los Sea King.

luff Cove Peack (I-34): Durante los días 07 y 10 con muchas dificultades Sea Kings transporta-
on ampas Portátiles Misilísticas S-A y S-S y un Destacamento de Infantería de hasta 400
ombres con armas anti-tanque adicionales.

Bluff Cove Rincón (BA-34/35) y Bluff Cove Sealteman (A-36) región que comprende Bluff
ove Rincón: en la misma se observa acantonamiento de tropas y sistemas de Rampas
Misilísticas (S-A), con desembarco de personal en la Región Fitz Roy y las luchas en la
zona de Kent y Wether Ground (ED 30/31/33) aparentemente entre los días 09 y 10
e afianzan en esas regiones de acuerdo a los datos aportados por INFORMACION SATELITARIA
de SIERRA 1 y SIERRA 2 y la intercepción de conversación de Jeremy Moore con Corresponsa-
es de Contramedidas Electrónicas y Comunicaciones (DIA 10 JUNIO 82)

11 JUNIO 82 quedan confirmados los datos de SIERRA I y SIERRA II

A 12 JUNIO 82 Se confirma que en las laderas O y E de N estaban controladas por las Fuerzas
Enemigas
RESUMEN DE LA ACTIVIDAD BELICA MADRUGADA y MAÑANA DEL 12 JUNIO_
umerosos lanzamientos de cohetes - misiles (SWINGFIRE - DART - DRAGON - TOW - HELLFIRE)
abor persistente de MORTEROS y ARTILLERIA. Datos del Satélite indican el uso de esos mode-
os identificándolos por el análisis de la combustión de sus propulsantes sólidos e in-
formación proveniente de la detección infrarroja.
tre las 02:38 PM y 04:35 PM los datos aportados por SIERRA I y SIERRA II hacían presumir
peraciones directas sobre TWO SISTERS (HG 25/26) GOAT RIDGE (G 24/25) y MT HARRIET (FE 24/25)
desde la Región O de Mt Longdon (J-22) hacia Moody Valley (H) y la Región de
Tumbledown.
os datos señalaron intenso intercambio de artillería y misiles desconociéndose movi-
miento dinámico (DESPLAZAMIENTOS) de Sistemas.
simismo pudo establecerse intenso movimiento y lanzamiento de artillería y misiles en
oat Ridge.
Por la actividad de fuego en la Región que alcanzó las estribaciones oestes de TUMBLEDOWN
nas de 2 Km de Mt Williams) aparentemente hubo infiltraciones pero rechazada.

C6-4-159

JEFE V – INTERESES AERONAUTICOS (DIR.NAC.TRANSPORTE AEREO COMERCIAL)

SOLICITO AL SEÑOR JEFE QUIERA TENER A BIEN DISPONER DE INMEDIATO LA APLICACION DE UN PLAN DE RESTRICCIONES DE LOS SERVICIOS AEROCOMERCIALES REGULARES DE CABOTAJE NACIONAL.

LA MEDIDA SERA DE CARACTER TRANSITORIO Y SE MANTENDRA MIENTRAS PERSISTAN LAS ACTUALES RAZONES DE DEFENSA NACIONAL QUE EXIGEN MANTENER UNA ADECUADA RESERVA DE MATERIAL DE VUELO Y CAPACIDAD DE TRANSPORTE AEREO CON LOS MEDIOS DE LAS EMPRESAS AEROLINEAS ARGENTINAS Y AUSTRAL LINEAS AEREAS.

EN LA APLICACION DE ESTA MEDIDA DEBERA CONSIDERARSE LAS ESCALAS A AFECTAR EN FUNCION DE LOS COEFICIENTES DE OCUPACION,

LA CIRCUNSTANCIA QUE AA Y AU SUPERPONEN SERVICIOS EN MISMOS LUGARES Y A LA NECESIDAD DE MANTENER UNA ADECUADA RESERVA (DISMINUIR EL CONSUMO) DEL COMBUSTIBLE JP-1 (A1).

BUENOS AIRES, 30 de marzo de 1982.

Suboficial Principal RAUL OSCAR LESIGH
Encargado Ayudantía Jefatura V.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Cdo. Operaciones Aéreas

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

C6-4-160

COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR

DUPLICADO

Nº:
FECHA:
HORA:
(1)

MEMORANDUM DE COMUNICACIONES

(MEMORANDUM)

AL: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS (C.A.E.)

TEXTO: SOLICITO AL SEÑOR COMANDANTE QUIERA TENER A BIEN GESTIONAR UNA PLAZA IDA Y VUELTA PARA TRASLADO INMEDIATO A ISLAS MALVINAS DEL MAYOR MAIORANO, PERTENECIENTE AL GRUPO I DE CONSTRUCCIONES DE INFRAESTRUCTURA, A FIN DE DETERMINAR LAS CAPACIDADES EN MATERIA DE EQUIPOS Y MATERIALES EXISTENTES EN LAS MISMAS PARA LLEVAR A CABO LOS TRABAJOS QUE DICHO GRUPO TIENE ORDENADOS EN EL LUGAR. TIEMPO ESTIMADO DE PERMANENCIA 48 HORAS.-

(Doblar)

L. 0700 DEL PR

Fecha: BUENOS AIRES, 2 Abril de 1982.-

Firma:

Aclaración: Brigadier Mayor ALBERTO BAÑOS
Comandante de Regiones Aéreas

(1) A llenar por el Estafeta en el duplicado

(Doblar)

(Pegar)

C6-4-161

MXMXMXMXMX

COMESIN

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS (C.A.E.)

Central Comunicaciones
0505 6
02 ABRIL 82
Hora:
COM

COMANDANTE DE REGIONES AEREAS

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

Al: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

TEXTO: ELEVO AL SEÑOR COMANDANTE EL PRESENTE, A LOS EFECTOS DE INFORMARLE QUE ESTA DIRECCION GENERAL HA INSTALADO UN TURNO COMPUESTO POR UN (1) OFICIAL DE SANIDAD, CON EL SIGUIENTE PROPOSITO:

"MANTENER UNA CONSTANTE INFORMACION DE LOS HECHOS QUE OCURRAN EN EL AMBITO DE SANIDAD DE LA FUERZA AEREA, A FIN DE COORDINAR EL ACCIONAR DE LOS DISTINTOS MEDIOS SANITARIOS, LA EVACUACION AEROMEDICA Y CONCURRIR CON CELERIDAD A LOS LUGARES AFECTADOS, APROVECHANDO AL MAXIMO EL COSTOSO Y MODERNO MATERIAL DE SANIDAD CON QUE HA SIDO DOTADA LA FUERZA AEREA, ASI COMO EL PERSONAL ENTRENADO A TAL FIN".- -

(Doblar)

ASIMISMO, INFORMO AL SEÑOR COMANDANTE QUE DICHO TURNO SE ENCUENTRA INSTALADO EN EL EDIFICIO DEL COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA - OFICINA 269/BLANCO - TELEFONO INTERNO 2239.-

Fecha: Buenos Aires, 7 de abril de 1982.-

Firma:

Aclaración:

Comodoro DANIEL HECTOR ALONSO
Jefe Departamento Medico

(Doblar)

(Pegar) A CARGO DEL DESPACHO DEL TRAMITE

Recibió:

130540/abr/82

C6-4-162

RESERVADO

COMANDANTE DE REGIONES AEREAS.

SOLICITO AL SEÑOR COMANDANTE QUE APARTIR DE LA FECHA SE ORDENE A LOS JEFES DE AADD DE LA REGION AEREA SUR QUE SUSPENDAN HASTA NUEVA ORDEN LA INFORMACION CONCERNIENTE A LA EXISTENCIA (CANTIDAD) DE COMBUSTIBLE.

ESTE DATO ES LA BASE DE LOS NOTAMS RADIALES QUE EMITEN EN TEXTO CLARO Y CONSTITUYE UN EEI PARA CUALQUIER OPONENTE QUE LE PERMITIERA SELECCIONAR OPORTUNIDADES FAVORABLES DE ACCIONES OFENSIVAS.

LA INFORMACION DEBIERA EFECTUARSE BIEN POR OTRO MEDIO, BIEN POR CODIGOS QUE IMPIDAN EL CONOCIMIENTO DE EXISTENCIA/CAPACIDADES DE COMBUSTIBLES EN LOS AADD.

FUERZA AEREA
Central
No. 05487
Fecha 12 ABRIL 82
Hora
CONFIDENCIAL

12, DE ABRIL DE 1982.-

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

C6-4-163

COMANDANTE DE REGIONES AEREAS

471 B

463

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

736

CDO. OPER. NAVALES

[illegible]

RECIBI DEL CODA[illegible] [illegible]JEMPLAR Nº 8 DE LA AMPLIACION DE LA DIRECTIVA 01/8[illegible] [illegible] DE ABR 1982.

RECIBI CONFORME

. . . . . .

FIRMA

CC CARLOS D. CARBONE

. . . . . .

GRADO Y ACLARACION

C6-4-164

CONFIDENCIAL

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

AL: COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.

TEXTO: EFECTOS DE MINIMIZAR LA POSIBILIDAD DE FALSAS ALARMAS Y LOS RIESGOS DEL USO DE LAS ARMAS ENTRE LAS UNIDADES INTERVINIENTES DENTRO DEL MARCO OPERACIONAL DE LA FUERZA AEREA SUR REQUIERO AL SEÑOR COMANDANTE AEREO DISPONGA SE REMITA CON CARACTER URGENTE TODAS LAS INSTRUCCIONES PARA USO DE CORREDORES AEREOS Y LAS MEDIDAS DE COORDINACION CORRESPONDIENTES PARA SU INMEDIATA PUESTA EN VIGENCIA.

(Doblar)

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Fecha: BUENOS AIRES, 6 de abril de 1982

Firma:

Aclaración: Comodoro OSCAR ANGEL GONZALEZ
Jefe Departamento Operaciones

FUERZA AEREA ARGENTINA - Comando Operaciones Aéreas

(Doblar)

(Pegar)

C6-4-165

FUERZA AEREA ARGENTINA

Anexo 11C
Cto. 562 - 9472 - 04 - 2
Medida: 21 x 29,7 cms.

C O M E S I N

DESTINATARIO: COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

OFICINA: 174 Verde

Nº OP 05320
FECHA: 06ABR82
HORA:
(1)
(SELLO)
(1) A llenar por el Estafeta

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar)

REMITENTE: COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

OFICINA Nº 743

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar)

OBSERVADORES

REQUERIMIENTO DE INTELIGENCIA.

1. La tripulación debera en lo posible satisfacer las E.E.I. expresados a continuación; pudiendo además completarlos con informaciones que la observación le permita captar.

1º) El contacto radar y/o visual con la flota enemiga.

a) ¿a que distancia se efectuará?

b) ¿Fue interceptado antes o después de hacer contacto con la flota enemiga?

c) ¿En caso positivo de b); desde que hizo contacto con la flota cuanto tiempo pasó hasta que fue interceptado.

2º) Si puede, ascienda a 42.000 pies y observe:

a) ¿El comportamiento en vuelo del avión enemigo , era normal o tenia inconvenientes de sustentación?

b) ¿Que configuración tenía, portaba tanques auxiliares, por debajo del fuselaje (cañones), y misiles aire-aire?

c) Si portaba misiles, observe cuidadosamente las aletas del mismo, en particular las delanteras ¿doble delta o triangulares?.

3º) Al ser interceptado utilice en frecuencias usuales todos los sistemas de comunicación (HF, VHF y/o UHF) emita en forma reiterada un mensaje cualquiera(o informando al control que se lo esta interceptando) y observe.

a) Si su comunicación tiene salida normal

b) Si hay interferencia, de que tipo descríbala

c) ¿A que distancia se unia y a que distancia finaliza respecto a la flota enemiga?

4º) Si observa interferencias en el P P I del radar:

a) ¿Respondriá a alguna manera observada de funcionamiento anormal (nevado, varillaje etc)?

b) ¿Se le empastó el radar o surgieron ecos falsos (se descanecen en poco tiempo)?

c) ¿A que distancia de la flota enemiga ocurrió y cuanto tiempo duró?

d) ¿Se mantuvo el eco en la pantalla pese a la interferencia?

2. En el informe se deberia indicar los niveles de vuelo, velocidades y tipo de maniobra o de vuelo en el que se manisfesto alguno de los hechos o efectos indicados.

C6-4-166

. COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

POR ORDEN DEL SR. JEFE DE ESTADO MAYOR

7

Entró			Prioridad en la tramitación	Expte N°
Día	Mes	Año	☐ Flash ☐ Ugte ☒ Rutina	
9	6	82		

DIRIGIDO A:.....

sucesivamente/en conjunto/coordinar

Estudiar e Inf.		Confecc.Proyec.		Informar	
Diligenciar		Confecc.Nota------ Memorandum		Opinar Asesorar	
Pedir directivas		Contestar por Mje./Comesín		Aprobado	
sar recibo		Preparar borrador respuesta	X	Rechazado	
Adjuntar antecedentes		Cumplimentar requerimiento		Reservar	
Tomar conocimiento	X			Archivar	

Observaciones: Tener en cuenta que todo es posible. - Algo así tuvimos Thralín. - Es para no tirar la idea al "cesto". - Hacer una nota contestación acusando recibo. -

Archivar Papín

Aytía Cte.	Dto. Ops.	Dto. A.Jur.	Dto. Mat.	Dto. Pers.	Dto. Ad.	Dto. P y P	Dto. Econ.	Asuntos Grales.

FLASH:en el día -URGENTE:24Hs. -RUTINA:Hasta 5 días

Ostes Conde

C6-4-167

BUENOS AIRES, - 8 JUN 1982

POR RESOLUCION DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE:

Al señor COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS (Dpto Planes y Programas)

A efectos de:

1) Su conocimiento y archivo..... [X]
2) Su conocimiento y trámite a:..... [ ]
3) Su conocimiento y coordinación con:..... [ ]
4) Su consideración y trámite con opinión a:..... [ ]
5) Difundir el contenido de la información..... [ ]
6) Su estudio y respuesta a:..... [ ]
7) Producir memorandum y elevar a:..... [ ]
8) Acceder a lo solicitado..... [ ]
9) Designar representante del señor CJFA..... [ ]
10) Designar representante/delegación de la FA..... [ ]
11) Losfines que estime corresponder..... [ ]
12) Atender la audiencia solicitada..... [ ]
13) Su cumplimiento..... [ ]
14) Verlo con el expediente adjunto..... [ ]
15) Su estudio y posterior informe al señor CJFA..... [ ]

Vicecomodoro HECTOR CID
Jefe Secretaría Privada Comandante en Jefe F. A

C6-4-168

8 JUN 1982

Mar del Plata 2 de Junio de 1982

Señor:

Brigadier General Basilio Lami Dozo

Edificio Condor

Capital

Estimado Señor, obviando todo protocolo, tengo el agrado de dirigirme a Ud., a los efectos de hacerle llegar una inquietud que tengo, desde el comienzo de la cuasi guerra con Chile.

Dado que la unica y grave falencia de nuestra Aeronautica, son los bombarderos pesados de gran radio de acción.

Y aunque estimo que esa Fuerza ya debe de haber considerado esta proposición, paso a esbozarla, por si asi no lo ha sido.

La conversión deBoeing 707's de Aerolineas, por su gran autonomia, relativamente alta velocidad de vuelo, (Que podria incrementarse mediante Paks de Jatos, utilizados como Booster, en el momento critico), techo maximo, capacidad portante y maniobravilidad, ya que si bien no dispondriamos de fabricación propia de delicadas miras de bombardeo; Aunque no fueran lo ideal, podrian utilizarse, las que equipaban los Avro-Lincoln, o la de un Camberra, pudiendose tomar como modelo, el sistema basico de compuertas y lanza bombas de un Avro Lincoln.

No creo que llevara mucho tiempo a taller de esa Fuerza, la conversión y puesta a punto, y si bien, no se pudiera tal vez efectuar Bombardeo de presición, el efecto Psicologico de un bombardeo de saturacion Explosivo Incendiario del orden de las treinta toneladas, tal vez fuera mas contundente que los daños.

Aunque, se podria considerar la vulnerabilidad de esta maquina al no estar artillada, en el peor de los casos, seria un avion y tres o cuatro hombres, en el contrario, posibilidad de demoler la flota, las tropas de tierra y/o lo que se encuentre, desde Georgias hasta Ascensión. Con una posibilidad intermedia de reducir carga portante de bombas, colocar un tanque adicional de J.P. en la parte posterior del fuselage, un tubo alimentador, (se puede usar el de un KC 130?) y hacer de nodriza de un par de Daggers de protección y ataque. Si bien con esto no quiero pasar sobre la opinion de esa Fuerza, Ruego a Ud. considere tal posibilidad; Como asi tambien, si fueran necesarios mis servicios, ya que siendo Electrotecnico Y Maestro Mayor de Obras, con conocimientos en electronica y mecanica, estimo que podria ser util en algo.

Sin otro particular y haciendole llegar mis mas sincera admiración y reconocimiento, a la magnifica gesta efectuada por esa Arma y quedando desde ya a su entera disposición, Saluda a Usted con la mas distinguida consideración.

S.S.

Carlos Pellegrini 4893
Mar del Plata

Raúl A. Nicolini- LE 5.300.131

C6-4-169

[illegible]

[illegible] de junio de 1792

[illegible]

Señor:

Mi[illegible] venerat recibo [illegible] vuso

[illegible]

[illegible]

[illegible]

SECRETO

COMUNICACION ESCRITA INTERNA

JEFE II - INTELIGENCIA DEL E.M.G.

EN VIRTUD DE ESTAR EJECUTANDOSE MISIONES DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO LEJANO CON DIVERSOS TIPOS DE MATERIAL AEREO, SOLICITO DISPONGA QUE EN FORMA PERMAMENTE SE ASIGNE A ESTE COMANDO FOTOGRAFOS Y MATERIAL APTO PARA FOTOGRAFIAR OBJETIVOS MATERIALES NAVALES DESDE ALTURAS ALTAS Y MADIANAS CON DEFINICION DE IMAGENES QUE PERMITA UNA ADECUADA IDENTIFICACION DEL OBJETIVO.

EL MANCIONADO PERSONAL INTEGRARA TRIPULACION AVION EyR Y EN PERIODOS DE MAXIMO ESFUERZO SE PREVE UN EMPLEO DE TRES (3) SIMULTANEAMENTE.

EL ORGANO DE COORDINACION SERA EL PC CAE Y SU DEPENDENCIA OPERACIONAL EL GRUPO DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO EN LA BR AE I.

C. O. A.
Est. Mayor
E
S

17-May-82

FUERZA AEREA
Central Comunicaciones
No: 07933
Fecha: 18 mayo 82.
Hora:
COMESIN

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FUERZA AEREA ARGENTINA
Cdo. Operaciones Aéreas

17 de Mayo de 1982.-

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

C6-4-170

JEFE II - INTELIGENCIA DEL EMG

237 Verde

JEFE ESTADO MAYOR COMANDO AEREO ESTRATEGICO (CAE)

736/1 Blanco

CC/4I

#1

C6-4-171

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	
OBSERV.		

091

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

14/5/82

Espesores de chapa de defensa buques.

Tipo T 42
T 21/22

Cubierta 8 a 10 mm
Flancos 10 mm hasta línea de flotación
8 mm debajo línea de flotación
Fondo 12 mm

INVENCIBLE

Cubierta 18 mm (reforzado en zona de ascensores)
flancos 12 mm

De "Apuntes sobre corazas, proyectiles y artificios de fuego"
Vicealmirante CARZONI pag 69/71

La energía que puede absorber una chapa sin deformarse o romperse (en impacto oblicuo) es:

$$E = 15\,e^2 - 35\,e + 40$$

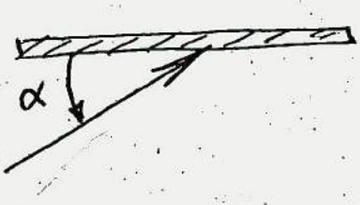
E en tonelámetros
e en cm.

tomamos en nuestro caso

$e = 1{,}2$ cm $= 12$ mm

$E = 19{,}6$ Tonm $= \underline{19\,600 \text{ Kgm}}$

La energía que puede ceder la bomba es función de su peso, velocidad y ángulo de impacto



$$E_b = \frac{1}{2}\,\frac{W}{g}\,V^2 \operatorname{sen}\alpha$$

Tomando la bomba más chica
MK-81 ($W = 260$ lbs $= 118$ Kgs)

se puede confeccionar la siguiente tabla.

C6-4-172

ENERGÍA QUE PUEDE CEDER MK-81, en Kilográmetros

Angulo de impacto α	VELOCIDAD KTAS						
(GRADOS)	200	240	300	340	400	440	500
90	63.689	99515	143301	195049	254.747	322.427	398.059
75	61518	96.121	138.414	188397	246.070	311432	384.484
60	55154	86178	124097	168909	220.616	279217	344713
45	45.028	70358	101027	137509	179.604	227311	280631
30	31855	49757	71650	97523	127.378	161213	199.028
15	16483	25754	37086	50478	65.931	83444	103.017

NOTA Para encontrar la energía que pueden ceder las MK-82 y MK-83, multiplicar los valores de la TABLA anterior por 2,04 y 3,79 respectivamente.-

$W_{MK\,82}$ = 531 lbs = 241 Kgs

$W_{MK\,83}$ = 985 lbs = 447 Kgs.

Es posible observar que únicamente en el caso de 200 KTAS y ángulo de impacto de 15° la energía que puede ceder la bomba es muy superior a la que puede absorber la chapa sin deformarse o romperse.

C6-4-173

POSIBILIDAD DE REBOTE.

Del "JOINT MUNITIONS EFFECTIVENESS MANUAL"

Fig 2.34 Rebote estimado en tierra

Se puede apreciar que no hay posibilidad de rebote para ángulos superiores a los 40°.-

---

VELOCIDAD REMANENTE LUEGO DE PERFORACIÓN

Fig 2.30

espesor estimado de chapa 12 mm ≈ 0,5"

Velocidad límite para perforar e = 0,5"

MK 81	300 fps	= 91,44 m/seg
MK 82	270 fps	= 82,30 m/seg
MK 83	240 fps	= 73,15 m/seg

En primera aproximación
"la velocidad remanente será la velocidad inicial de impacto menos la necesaria para perforar"

Velocidad remanente

Bomba	Velocidad límite fps	Velocidad rem. en fps			Velocidad rem. en m/seg		
		400 KTAS	440	500	400	440	500
MK 81	300	375	460	574	114	140	166
MK 82	270	405	490	574	123	149	175
MK 83	240	435	520	604	133	159	184

KTAS	fps
400	675

C6-4-174

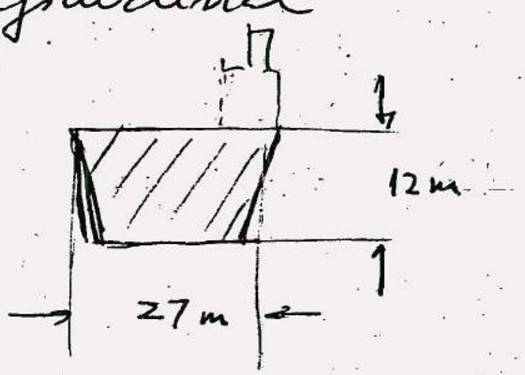
RECOMENDACIONES

Debido a las altas velocidades remanentes luego de la perforación se recomienda:

1°) ataque a 45° con respecto al eje longitud del buque.

2°) no atacar el flanco con ángulos menores de 40° con respecto al eje longitudinal del buque debido a la posibilidad de rebote

3°) en el caso del INVINCIBLE, se recomienda en el caso de ser posible el ataque por popa a lo largo del eje longitudinal



---

los ataques recomendados en 1°) y 2°) dan como resultado, de lograrse impacto, un mayor recorrido de la bomba por el interior del buque y por lo tanto una mayor probabilidad de fracaso

C6-4-175

- CALCULO POR VARIACIÓN VERTICAL DE EYECCIÓN (AE207)

$$H = \frac{1}{2} g t^2 + V_0 t \qquad \frac{1}{2} g t^2 + V_0 t - H = 0$$

$$t = \frac{-V_0 + \sqrt{V_0^2 + 2gH}}{g} = \frac{V_0}{g}\left(\sqrt{1 + \frac{2gH}{V_0^2}} - 1\right)$$

$V_0 = 20 \ \frac{\text{pies}}{\text{seg}}$

$g = 32{,}19 \ \frac{\text{pies}}{\text{seg}^2}$

$$\boxed{t = \frac{V_0}{g}\left(\sqrt{1 + \frac{2gH}{V_0^2}} - 1\right)}$$

$$\boxed{t = 0{,}6214\left(\sqrt{1 + 0{,}161\,H} - 1\right)}$$

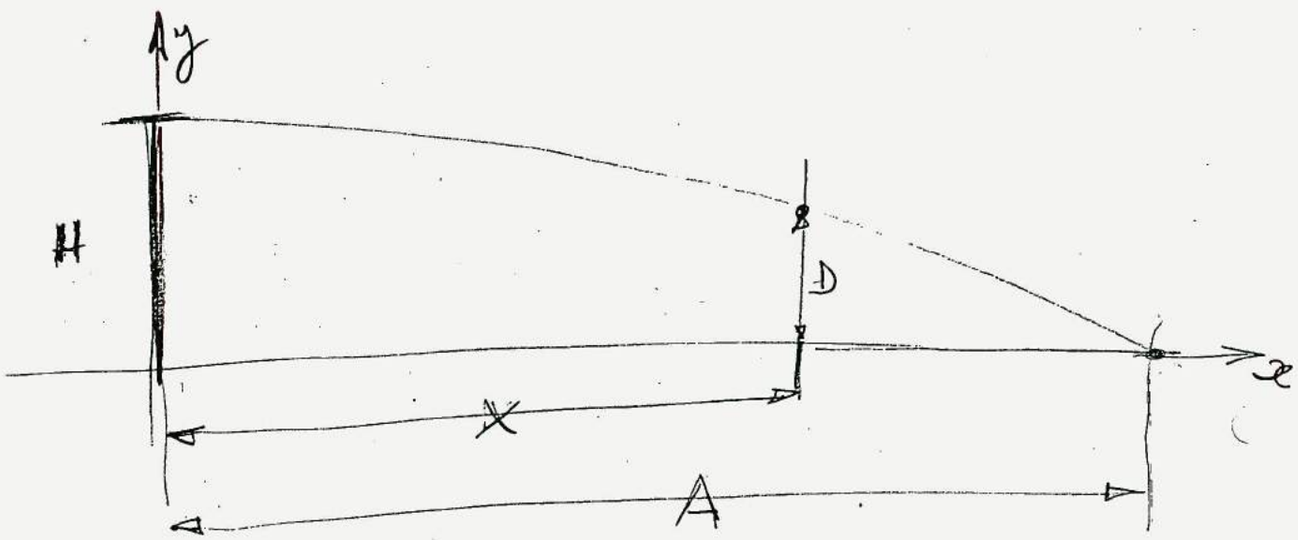
H pies	t seg	Alcance (pies)		
		400	450	500 KTAS
50	1.25	842	948	1053
75	1.63	1097	1238	1376
100	1.95	1315	1479	1644
125	2.23	1508	1697	1885
150	2.49	1684	1895	2105

Si
$V_0 = 6$ pies/seg

$$\boxed{t = 0.1864\left(\sqrt{1 + 1.78834} - 1\right)}$$

H pies	t seg	Alcance (pies)		
		400	450	500 KTAS
50	1.59	1070	1205	1338
75	1.98	1337	1504	1671
100	2.31	1562	1757	1952
125	2.61	1760	1980	2200
150	2.87	1939	2181	2424

C6-4-176



$$y = H\left(1 - \frac{x^2}{A^2}\right)$$

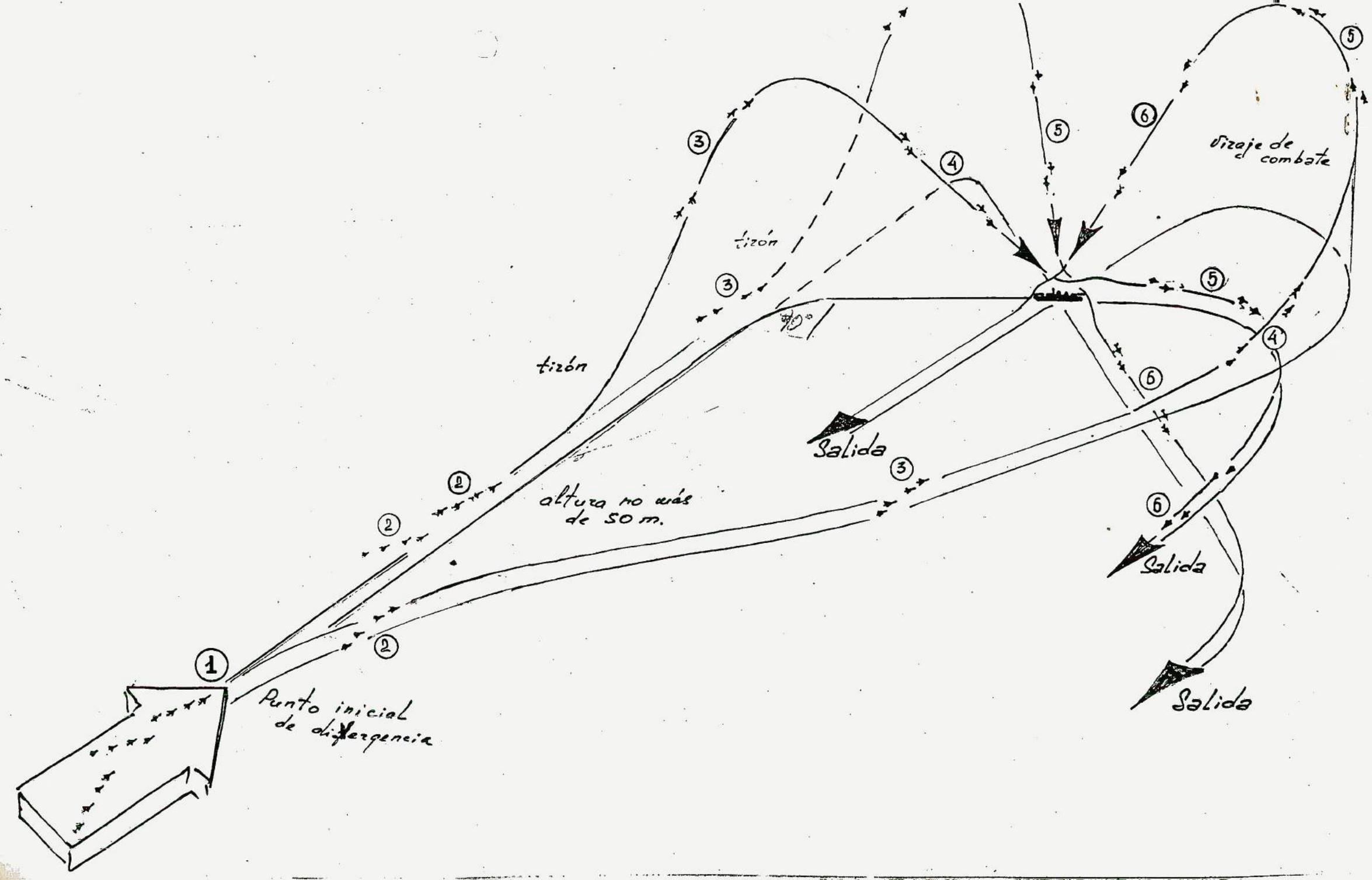
A: alcance con $V_0 = 6$ [illegible]

x = alcance con $V_0 = 2$ [illegible]

D = altura sobre línea de flotación (pies)

H_{pies}	400 KTAS			4√0 KTAS			√00 KTAS		
	A	X	D	A	x	D	A	X	D
50	1070	842	19	120√	948	19	1338	10√3	19
75√	1337	1097	24	√04	1238	24	1671	1376	24
100	√62	13√	29	1757	1479	29	19√2	1644	29
125	1760	√08	33	1980	1697	33	2200	188√	33
√√0	1939	1684	37	2187	189√	37	2424	210√	37

C6-4-177


1
2
3
4
5
6
Punto inicial de divergencia
altura no más de 50 m.
tizón
tizón
Salida
Salida
Salida
Viraje de combate

C6-4-178

SECRETO

JEFE III - OPERACIONES (DPTO PLANES)

EN RELACION A SU COMESIN DE FECHA 15 MAY 82, CUYA FOTOCOPIA SE ADJUNTA, LLEVO A SU CONOCIMIENTO QUE EN ESTE COMANDO NO EXISTEN ANTECEDENTES QUE PERMITAN SATISFACER EL REQUERIMIENTO FORMULADO POR EL MINISTERIO DE DEFENSA.

1.9 TEN. GARCIA
16 MAY. 82

Comando Operaciones Aéreas FUERZA AEREA ARGENTINA

Brigadier HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

Buenos Aires, 16 de mayo de 1982.

C6-4-179

EMG- JEFATURA III - OPERACIONES (DPTO PLANES)

966

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS (ESTADO MAYOR)

733 (blanco)

. COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

POR ORDEN DEL SR. JEFE DE ESTADO MAYOR

4

Entró			Prioridad en la tramitación	Expte N°
Día	Mes	Año		
16			[X] Flash [ ] Ugte [ ] Rutina	

DIRIGIDO A: Dpto Planes y Programas. Com Aviación.

sucesivamente/en conjunto/coordinar

Estudiar e Inf.		Confecc.Proyec.		Informar	
Diligenciar		Confecc.Nota------ Memorandum		Opinar Asesorar	
Pedir directivas		Contestar por Mje./Comesín		Aprobado	
Acu[illegible] recibo		Preparar borrador respuesta	X	Rechazado	
Adjuntar antecedentes		Cumplimentar requerimiento		Reservar	
Tomar conocimiento				Archivar	

Observaciones:

OOO !!! FLASH !!! OOO

Aytía Cte.	Dto. Ops.	Dto. A.Jur.	Dto. Mat.	Dto. Pers.	Dto. Ad.	Dto. P X P	Dto. Econ.	Asuntos Grales.

FLASH:en el día -URGENTE:24Hs. -RUTINA:Hasta 5 días

C6-4-186

SECRETO

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

AL: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

TEXTO: ADJUNTO ELEVO AL SEÑOR COMANDANTE COPIA DE LA NOTA DE FECHA 15 MAY 82 RECIBIDA POR EL MINISTERIO DE DEFENSA.

AL RESPECTO SOLICITO DEL SEÑOR COMANDANTE TENGA A BIEN ORDENAR SE ENVIE AL ESTADO MAYOR GENERAL, ANTES DEL DIA 16 DE MAYO DE 1982 A LAS DOCE HORAS, UNA LISTA DE LO REQUERIDO POR DICHO MINISTERIO EN INCISO A) DE PARRAFO TRES, COMO ASI TAMBIEN LAS MEDIDAS QUE ESE COMANDO SUPERIOR PROPONE A EFECTOS DE LO EXPRESADO EN INCISO B) DL MISMO PARRAFO.

(Doblar)

Fecha: BUENOS AIRES, 15 de mayo de 1982.

Firma:

Aclaración:

Mayor ROBERTO GARCIA
Auxiliar Departamento Planes

(Doblar)

(Pegar)

C6-4-181

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMESIN

DESTINATARIO: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

OFICINA: 7 mo piso

Nº

FECHA:

HORA:

(1)

(1) A llenar por el Estafeta (SELLO)

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar)

REMITENTE: EMG-JEFATURA III -OPERACIONES

OFICINA Nº 966

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar)

Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (IGA)

Ministerio de Defensa

SECRETO
MUY URGENTE

BUENOS AIRES, mayo 15 de mayo de 1982.-

SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL:

Por disposición de S.E. el señor Ministro de Defensa, tengo el agrdo de dirigirme a Vd. con relación a las medidas que sería necesario adoptar e instrumentos legales a implementar para el caso de una formal declaración de guerra al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

A tal fin, se ha creado en el ámbito de la Presidencia de la Nación una comisión que deberá expedirse en el término de setenta y dos horas al respecto.

Como contribución a la tarea a desarrollar se ha requerido a este Ministerio información acerca de:

a) Nómina de los establecimientos, sociedades, instituciones y personas de cualquier tipo, que en razón de su propiedad, dirección, control u otras circunstancias puedan ser calificados como directa o indirectamente vinculados a Gran Bretaña.
b) Medidas que se proponen dentro de cada Ministerio, con expresa indicación de plazo de ejecución y características de las mismas, a fin de posibilitar el mejor empleo de los bienes y personas calificadas como del enemigo, de acuerdo al interés de nuestro país.
c) Organismo creado o a crearse que tendrá a su cargo la ejecución y fiscalización de las medidas propuestas.
d) Cualquier otro dato o circunstancia que considere de interés.

Por considerar que ese Comando en Jefe puede disponer de datos vinculados fundamentalmente a los puntos a) y b) indicados precedentemente, solicito tenga a bien disponer se comunique a este Ministerio la información que pueda aportarse al respecto.

3

///

C6-4-182

Ministerio de Defensa

/// Dado que la Presidencia de la Nación ha dispuesto evacuar el requerimiento dentro de las veinticuatro horas, solicito quiera darse al presente carácter de preferente despacho.

Saludo a Vd. muy atentamente.-

CONT. JORGE A. M. MONZO
SUBSECRETARIO DE DEFENSA

AL SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA
BRIGADIER MAYOR D. JUAN GARCIA
S / D .-

C6-4-183

C6/4J

C6-4-184

REQUERIMIENTO OPERATIVO

TEMA: Optimizar el empleo del avión Mk-62

REQUERIMIENTO: Obtención y adaptación del Misil Aire - Tierra AS-30L, al sistema de Armas Mk-62.

OBJETIVO: Poseer un Sistemas de Armas todo tiempo con capacidad para ataques a OOMM terrestres lejanos y/o interdicción del Poder Naval enemigo, sin necesidad de exponerse excesivamente a los sistemas defensivos que éstos pudieran poseer.

SINTESIS DE LAS PRINCIPALES TAREAS

1. Para lograr el Objetivo rates mencionado, se hace necesario:

1º) Lograr la versión "ECO" en todos los aviones de la dotación, para lo cual se debe encarar la construcción/obtención, de SIETE (7) tanques Ferry de SEISCIENTOS (600) Galones.

2º) Agilizar la instalación de los radares meteorológicos a todo el Sistema.

3º) Acelerar la entrega de los tanques auxiliares lanzables de puntera.

4º) Prever la utilización de una estación de Plano para el Misil y la otra para el Pod de guiado.

OPORTUNIDAD DE EJECUCION

2. Dada la situación actual del conflicto y desconociéndose su duración, es necesario comenzar a la brevedad con todas las tareas poniendo el esfuerzo que sea necesario para poner a punto el sistema en el menor tiempo posible.

3. Se tiene conocimiento que existen proposiciones concretas por parte de la Industria Francesa, por lo tanto, es menester allanar, rapidamente, todas las dificultades que pudieran surgir.

INFORMACION COMPLEMENTARIA

4. El Misil Aire - Superficie AS-30L, es sucesor del AS-30 guiado mediante comando manual, éste es supersónico autopropulsado y autoguiado por sistema laser, diseñadc para atacar blancos puntos en la superficie, tales como buques, puentes, etc.

5. El Misil es un cuerpo aercdinámico con aletas delta cruciforme que le proveen sustentación y le imparten rotación. La propulsión es obtenida por un motor de propulsante sólido, de DOS (2) etapas (acelerador y sostenedor).

5-1

C6-4-185

Características

- Largo: 3,65 mts.
- Diámetro: 342 mm.
- Envergadura: 1 mts.
- Peso: 520 kgs.
- Cabeza de guerra: 240 kgs.
- Alcance: 10 - 12 kms.

6. El guiado por laser le permite al sistema, una gran precisión y posibilita que el avión portador pueda efectuar una acción evasiva luego del lanzamiento, para permanecer fuera del alcance efectivo de las armas de defensa enemiga.

7. La trayectoria del misil comprende DOS (2) fases; una fase de preguiado en que el proyectil es conducido por referencias giroscópicas y la otra el autoguiado laser, mediante el marcador que está en la cabeza del proyectil.

8. El misil AS-30L, está homologado para todos los modelos de MIRAGE y JAGUAR, puede ser instalado en cualquier tipo de avión que soporte el peso.

9. La aviónica va en un Pod denominado ATLIS y el proyectil se denomina ARIEL.

10. En la actualidad lo equipa el avión francés de patrulla aeromarítima ATLANTIC y no se conoce si ha sido vendido a otros países.

Requisitos

11. Es conveniente que ésta configuración de DOS (2) misiles AS-30L, permita también el uso alternativo de Pods aerofotográficos para Exploración y Reconocimiento Lejano, Bombas STAND OFF (proyectil autopropulsado para blancos terrestres de 50/100 NM de alcance que puede contener ojiva convencional o nuclear táctica). En ambos casos se deben utilizar siempre las estaciones de plano.

12. Adicionalmente y a los efectos de mejorar sus performances, se propone estudiar la posibilidad de:

1º) Reabastecimiento en vuelo a los tanques principales de fuselaje y si es posible, también al tanque de Ferry.

2º) Dotarlo de contramedidas pasivas o activas electrónicas o mecánicas (Shaft, bengalas, etc).

C6-4-186

19

SECRETO

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

AL: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS (CAE)

TEXTO: INFORMO AL SEÑOR COMANDANTE QUE, DE ACUERDO CON LA EVOLUCION DE LOS ACONTECIMIENTOS Y ACTUALIZACION DE LA SITUACION DEL ADVERSARIO, EL ESTADO MAYOR DE ESTE COMANDO HA REALIZADO UNA EVALUACION DE CAPACIDADES SIGNIFICATIVAS DEL ENEMIGO Y MODOS DE ACCION RETENIDOS PARA OPONERSE A LAS MISMAS, EL QUE SE ADJUNTA COMO ANEXO "ALFA".

EL ANALISIS DE REFERENCIA ES AL SOLO EFECTO DE SU CONSIDERACION POR PARTE DEL SEÑOR COMANDANTE PARA QUE ADOPTE LAS DECISIONES QUE ESTIME CONVENIENTE.

(Doblar)

Fecha: BUENOS AIRES, 12 de mayo de 1982.

Firma:

Aclaración:

(Doblar)

(Pegar)

C6-4-187

C6/4K

C6-4-188

INFORME HISTORICO OFICIAL
DE LA
FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO I

Edición Limitada

CAPACIDAD DEL ENEMIGO

MODOS DE ACCION OBTENIDOS

CAPACIDAD 1: EJECUTAR UN DESEMBARCO ANFIBIO Y/O HELITRANSPORTADO DE PROPORCIONES EN ISLAS MALVINAS.

Se aprecia que esta acción enemiga tendrá las siguientes características tácticas:

1º) La flota inglesa se dividirá en dos agrupamientos principales, uno se aplicará al desembarco y el otro a la protección de los portaaviones. Podrá destacar unidades para ataques de diversión.

2º) Se escogerá para el desembarco un período (1 a 2 días) con pronóstico meteorológico desfavorable para las operaciones aéreas desde el continente a las islas.

3º) El agrupamiento de desembarco se aproximará al alcance visual de las islas entre 16:30 a 17:00 hs. local, por suponer que este horario de avistaje no permitirá ejecutar en oportunidad un ataque aéreo desde el continente con luz diurna. De esta forma iniciará el desembarco al caer la noche y dispondrá de la totalidad de la misma para consolidar la posición sin oposición aérea desde el continente.

4º) El desembarco se ejecutará en un sector no defendido, con transporte en helicópteros y anfibios y con apoyo de fuego naval y aéreo desde helicópteros. La cobertura aérea se dará con Sea Harrier y con proyectiles superficie-aire.

Para oponerse a las características tácticas de la capacidad enunciada se retienen los siguientes modos de acción:

1º) Mantener un KC-130 en el aire diariamente a últimas horas diurnas para disminuir el tiempo de reacción inmediata y posibilitar el ataque a la flota. Analizar si este ataque a última hora es aceptable en base al despliegue táctico de la flota y a la información precisa y veraz de la posición de portaaviones y de la situación meteorológica.

2º) Mantener en las islas una adecuada exploración para detectar los lugares de desembarco a efectos de la alerta a sus fuerzas y a la FAS. Sectorizar y codificar probables lugares de desembarco.

3º) A partir del momento en que se evidencia un intento de desembarco, efectuar permanente tarea de penetración a los lóbulos de radar enemigos con Lear Jet para diversión y desgaste.

4º) Preparar ataque a los portaaviones evitando el sobrevuelo de las islas para no ser alcanzados por el fuego antiaéreo de la agrupación naval de desembarco. Emplear el efecto navegaciones en "L" desde el N y el S. Esta preparación incluirá vuelos de reconocimiento y preposicionamiento de KC-130.

5º) En forma coordinada con el anterior, ejecutar un ataque a buques de desembarco y cabecera de playa para saturar defensas.

C6-4-189

5º) Con las primeras luces podrán retirarse al E los buques de desembarco, quedando los destructores y fragatas en apoyo de las fuerzas desembarcadas. Contarán con apoyo de fuego directo de helicópteros y Sea Harrier y cobertura aérea de estos últimos. Los efectivos desembarcados dispondrán de misiles superficie-aire.

6º) Los buques de desembarco podrán aproximarse nuevamente al caer la noche siguiente para trasladar más efectivos.

7º) Los portaaviones y su escolta permanecerán 50/100 MN al E de las islas durante la operación.

8º) Se neutralizarán o interferirán los radares de las islas y los enlaces superficie aire de los OCAA, penalizando el SCAT y CIC propios.

9º) Se atacarán simultáneamente las bases aéreas propias en el continente y en las islas (Ver capacidad 2).

CAPACIDAD 2: EJECUTAR UN ATAQUE AEREO SOBRE BASES AEREAS EN EL CONTINENTE Y EN LAS ISLAS CON MATERIAL VULCAN, HARRIER Y/O SEA HARRIER.

Se aprecia que esta capacidad tendrá las siguientes características tácticas:

1º) Se ejecutará antes o simultáneamente con el desembarco.

2º) El material Vulcan:

a) Operará desde Ascensión con reabastecimiento de Víctor de la RAF o KC-135

6º) En forma coordinada con 4º) y 5º) efectuar diversión con Lear Jet y contramedidas con CHAFF.

7º) La simultaneidad de 4º), 5º) y 6º) obligará a dividir la acción de los Sea Harrier en defensa aérea.

8º) Establecer de antemano procedimientos de apoyo de fuego para el caso de pérdida de comunicación con CIC MLV y OOCCAAAA. Será necesario sectorizar las islas y en cada sector afectado por el desembarco disponer de 3 o 4 operadores de comunicaciones que conozcan el desarrollo de las operaciones, como reserva, para tener permanentemente demarcada la línea de propias fuerzas. Comunicación directa a CIC CRV.

9º) Desarrollar la capacidad de reabastecimiento y ataque nocturno de Super-Etendard con Exocet para ataque al portaaviones.

Para oponerse a las características tácticas de la capacidad enunciada se retienen los siguientes modos de acción:

1º) Mantener máximo grado de alerta de caza interceptora en CRV, SJU, GAL, y GRA.

2º) Colocar en refugios y dispersar convenientemente el material aéreo. Redesplegar parte de los aviones de combate. Evacuar el material aéreo civil en

C6-4-190

o KC-10 A (DC-10) de la USAF.

b) Atacará de noche o con las primeras luces para explotar la baja disponibilidad de interceptores y artillería todo tiempo disponibles.

c) Aproximará y atacará a baja cota para eludir la detección radar.

d) Se orientará hacia el objetivo por navegación inercial o doppler, radar y eventual guiado por radiobalizas portátiles emplazadas en proximidades.

e) Podrá operar con dos salidas nocturnas de 4/6 Vulcan cada una, atacando con 1/2 Vulcan cada base aérea con 21 bombas de 1.000 Lbs. por avión.

3º) El material Harrier o Sea Harrier operará desde buques portacontenedores con rampa de despegue, explotando la movilidad y la sorpresa (mimetizado) que posibilita su base de operación. La características tácticas de sus ataques serán similares a la del Vulcan, adaptadas a su aviónica y capacidad portante.

aeroclubes, GRE o ADO.

3º) Oscurecimiento y silencio de radioayudas y radioemisoras al sur del paralelo 42º S en zona costera.

4º) Complementar la AAa propia con medios de Ejército de forma de disponer en cada base aérea como mínimo una sección o batería operada con radares de tiro.

5º) Coordinar unidades misilísticas de la propia flota, en patrulla frente a cada base aérea a efectos de aumentar la capacidad de detección y derribo de ataques a baja cota. La distancia a la costa del patrullado naval será la mínima compatible con el calado y la profundidad y prácticamente deberá permanecer en el eje de pista para cubrir con el alcance de sus misiles la aproximación aérea enemiga.

6º) Efectuar patrullas terrestres y barrido de frecuencias en sectores costeros frente a bases aéreas para detectar ubicación de radiobalizas emplazadas por comandos desembarcados en submarinos.

7º) Intentar la interceptación de Vulcan en su vuelo de regreso con M-III y M-V operando desde MDP con guía de Lear Jet, para lo cual será esencial contar de inmediato con información del lugar y hora del ataque aéreo sobre bases en el continente. (Se ejecutará cuando se disponga de tanques externos de combustible de 1.700 y 1.300 litros).

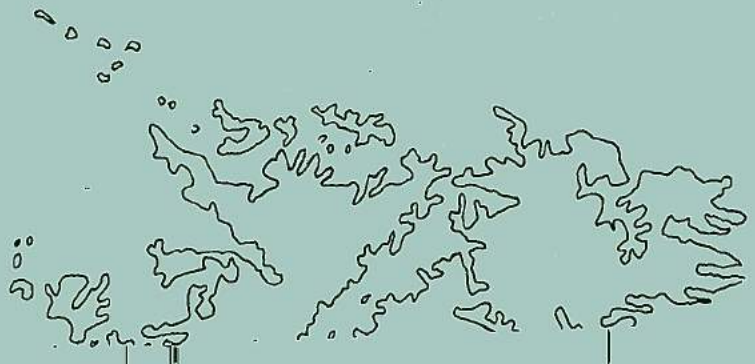
C6-4-191

C6/4C

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	
OBSERV.		

R GENERAL
I-ICIA
ERIOR

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR



C6-4-192

ALTERNATIVAS POSIBLES

1.- Ante la crisis actual, el análisis de la posible evolución de la situación exige distinguir dos ámbitos diferenciables:

1º) Militar

2º) Político

2.- Se aprecia que en el ámbito militar, las alternativas probables son dos:

1º) Que las hostilidades no se prolonguen más allá de quince días, o un tiempo perentorio limitado por la capacidad logística de las Fuerzas en MLV.

2º) Que las hostilidades se prolonguen indefinidamente, o hasta donde se pueda franquear el bloqueo marítimo y aéreo para apoyar logísticamente a las Fuerzas en MLV.

3.- Se aprecia que, ~~desde~~ en el ~~punto de vista~~ ámbito político, ante la inminencia de un cese de las hostilidades, se pueden dar las siguientes alternativas:

1º) Ante la gran superioridad numérica y técnica del enemigo, puede lograr con éxito la ocupación de las islas y obtener así un fuerte respaldo para comenzar a negociar, manteniendo su postura de no reconocer la soberanía exigida por Argentina. Ante esta alternativa, que obligaría a renunciar a la soberanía, deben considerarse las repercusiones que enfrentará Argentina, tanto en el marco interno, regional e internacional.

a) En el frente interno, se producirá una frustración mayor que la sufrida en el conflicto con CHILE en 1978, agravada por las pérdidas humanas y materiales que se-

///

C6-4-193

///

rán utilizados por los grupos políticos para reactualizar la aspiración electoralista, desestabilizando el PRN.

b) En el marco regional, se perdería credibilidad, en especial entre los paises latinoamericanos.

c) En el marco mundial, misma consideración anterior merece la posición solidaria de los No Alineados, a la vez que se contaría con un eterno desprecio de las grandes potencias que incluso puede llevarnos a situación de característica similar a las sanciones impuestas a Alemania y Japón, después de la II Guerra Mundial.

2°) Esta consideración, obliga a encarar las operaciones inmediatamente después del desembarco enemigo, tratando de obstaculizarlo con dos alternativas:

a) Buscando ganar la campaña por todos los medios.

-Actuando sin ayuda exterior: Lo que significa poca probabilidad de éxito, pero que requerirá comprometer todos los recursos al alcance para que no quede dudas que se puso todo el esfuerzo posible, en una causa justa, que, a pesar de que se pierda, puede ser el incentivo para la próxima reconquista.

-Solicitando la colaboración de los países que ya han manifestado interés en dar apoyo militar regional (PERU y VENEZUELA), evaluando en qué cantidad y calidad se daría, para asegurar el éxito final.

-Debe evitarse que entren en este conflicto, países

///

C6-4-194

///

extracontinentales y menos aún del área socialista, pués, significaría crear un nuevo Vietnan, con el único perjuicio para los intereses argentinos.

b) Ante imposibilidad de ganar la guerra deben considerarse sus consecuencias militares y políticas:

- Desde el punto de vista militar: si bien perder la guerra no es deshonor, siempre y cuando se hallan agotado todos los esfuerzos disponibles debe considerarse esta alternativa con suma precaución antes de la decisión de entrar en las operaciones en la relación costo eficacia para decidir, en vistas de una derrota inminente cuál será el esfuerzo a comprometer. Fundamentalmente referido a la motivación que deba transmitirse a los Jefes de Bases Aéreas, para evitar frustraciones o acciones irreparables.
- Desde el punto de vista político realizar operaciones con alto grado de probabilidad de fracaso deben encararse sólo cuando se cuente con la seguridad de que el costo militar estará justificado por la evidente probabilidad de éxito en el campo diplomático. Caso contrario debe tenerse conciencia por parte de los responsables de esta situación frente al gran sacrificio inútil, tanto humano como material que deberán afrontar.

3°) Debe contemplarse ante la posibilidad de una derrota inminente la conveniencia de alianzas con terceras potencias evaluando cuál será el momento más adecuado a efectos de lograr un mayor márgen de acción en el ámbito de las negociaciones,

C6-4-195

a) Antes de la batalla final; en esta circunstancia [illegible] un éxito militar contundente, a efectos de obtener la victoria en el campo de batalla tanto como en el campo diplomático a fin de quedar en posición de privilegio a la hora del acuerdo de paz y al mismo tiempo desalentar toda otra reanudación de hostilidades por el respaldo que constituye dicha alianza.

b) Perdida la guerra; esta alianza solamente permitirá reforzar la defensa de nuestras aspiraciones en torno a la soberanía aunque la condición de vencidos nos imponga un gran costo, cediendo nuestras aspiraciones y satisfaciendo reparaciones de guerra.

MODOS DE ACCION CONCEBIDO

4. Para definir los modos de acción se analizarán los hechos, fotalezas y debilidades para las alternativas mencionadas en el párrafo 2, es decir según las hostilidades se prolonguen más o menos de QUINCE (15) días.

1°) Fin de hostilidades antes de 15 días, caracterizada por los siguientes hechos:

a) La FAA no conoce el despliegue de la flota británica.

b) La FAA no está capacitada para atacarla exitosamente.

c) La acción sobre buques aislados aunque con éxito, no disminuye la capacidad operacional de la flota británica, pero su costo puede afectar el frente interno, especialmente en cuanto a las bajas que produzca.

d) Por las características de las fragatas debe estimarse que un ataque exitoso significa una pérdida del 70% y que por cada una de ellas un ataque exitoso requiere el empleo de OCHO (8) a DIEZ (10) aviones.

e) La superioridad aérea sobre MLV la posee el avión HARRIER porque:

C6-H-196

- Tienen permanencia tanto diurna como nocturna.
- Pueden combatir con cualquiera de nuestros sistemas de armas, hasta el presente exitosamente.
- Tienen número suficiente de aviones y muy posiblemente en un futuro cercano lo incrementen con apoyo logístico tanto vía Pacífico como por el Atlántico.
- Tienen sistema de detección radar en toda la zona MLV.

f) La flota británica tiene capacidad para:

- Desembarco nocturno de 1 a 2 días de operaciones, con buques de gran porte.
- Desembarco de artillería antiaérea y misiles, estableciendo un fuerte sistema defensivo.
- Anular nuestro sistema de control aerotáctico, dificultando el guiado de nuestros aviones al blanco.

C6-4-197

Aparentemente la estrategia general que se está empleando en el presente conflicto por nuestro país, es consecuente con el objetivo inicial de "mantenimiento de la ocupación con limitados medios defensivos".

En la medida que se mantenga la actitud estratégica defensiva, permitirá mantener la ocupación, respondiendo a los ataques enemigos en forma proporcional, para no perder la imágen de agredido que se pretende mostrar al concierto de naciones.

Esto irá permitiendo aumentar el respaldo de los países amantes de la paz y la solaridad de los países que comparten nuestros ideales de justicia. Respaldo que aumenta en relación directa con cada golpe del enemigo, por lo cual se impone una respuesta graduada, que no signifique por debilidad una pérdida de márgen de acción ni por exceso un desgaste excesivo de medios con resultados de poco rédito político.

Dado que los medios propios comparados con los del enemigo son limitados y por el momento escasos, pero con un objetivo muy importante con un márgen de acción creciendo paulatinamente, debería adoptarse una estrategia que ha demostrado su eficacia en todos los procesos de descolonización, esto es la"lucha prolongada con débil intensidad militar".

En esta estrategia el rol fundamental lo lleva a cabo la infantería y las tropas especiales, quienes deberán ser tan reducidas como sea necesario para no demandar grandes apoyos logísticos y ni tan pocos que ante un desembarco masivo, puedan ser aniquilados a corto plazo.

Mientras se efectúa el aferramiento por las FFSS la FA debe dedicarse al apoyo logístico mínimo indispensable y debe hacer el adecuado uso estratégico de sus medios ofensivos, cortando la línea de comunicación marítima y de apoyo logístico, empeñando el resto del esfuerzo a la defensa aérea sobre el área de las 200MN del litoral marítimo y exclusivamente de los AD MLV y DAW sobre las islas.

C6-4-198

. . . ///

En síntesis, se impone resistir inteligentemente, defendiendo los objetivos vitales amenazados (BBAAMM) y realizar hostigamientos esporádicos y sorpresivos sobre objetivos rentables que limiten la libertad de acción del enemigo y minen su voluntad de lucha. En tanto no se exceda este límite se continuarán las hostilidades hasta que el más débil de voluntad ceda, ante el aislamiento, las inclemencias del invierno que comienza, el repudio internacional, etc.

Pero si esta estrategia es superada por los acontecimientos, es decir, que se hace un desembarco masivo con buen apoyo logístico y derrotan a nuestras fuerzas, habrá que decidir lanzar el contrataque final empeñando todos los medios disponibles o bien negociar.

Negociación que debe ser la de esta estrategia dilatada y tendiente a debilitar las defensas para volver a golpear, y asi sucesivamente hasta lograr el objetivo final.

Pero bajo ningún concepto debe excederse el esfuerzo militar, para evitar que se incremente la agresión al continente ni que se internacionalice.

A pesar de la derrota, pareciera que negociar puede ser más rentable por el apoyo internacional y por el hecho de que no existe un estado de guerra de derecho que permita imponer condiciones por rendición.

En tanto que el ataque final mencionado no necesariamente puede asegurar la victoria, y ante un fracaso lo único que permite es una mera satisfacción, perder con honor ante un adversario que jamás reconoció ideales y en consecuencia puede cobrar más caro la reparación de guerra..

Sintetizando, el objetivo general debe ser resistir en la ocupación sin tiempo límite, y el Objetivo Particular de la FA es apoyar el mantenimiento con interdicción en las lineas de abstecimiento enemigo, con apoyo de fuego cercano a las fuerzas de superficie y la defensa aérea de los objetivos vitales de la

///

C6-4-199

nación y en especial de las BBAA MLV y DWI, evitando el desgaste de medios en acciones frontales o masivos.

Habría que considerar tres momentos para la misión de la FA:

Momento actual (apresto para desembarco): Objetivos:

1°) Destruir los abstecimientos (personal, aviones, combustible).

2°) Defensa aérea contra ataques de aviones enemigos.

Momento 2 (desembarco): Objetivos:

1°) Ataque a transportes de tropa y lanchas de desembarco.

2°) Defensa aérea.

3°) Apoyo a FF SS.

Momento 3 (posterior desembarco):

1°) Portaviones.

2°) Apoyo a FF SS.

3°) Defensa aérea.

C6-4-200

CC/4M

C6-4-201

APRECIACION DE SITUACION AL 13-MAYO-1982

SITUACION Y CAPACIDADES DEL ENEMIGO:

1.- G.B. tiene Superioridad Naval en la Zona de Operaciones, por el hecho que despliega y maniobra con la necesaria libertad de acción, sin sufrir daños que afecten ostensiblemente su capacidad ofensiva para hacer factible el desembarco en la oportunidad que determine como aceptable.

2.- Tiene capacidad Aeronaval para condicionar el puente aéreo e impedir el tráfico marítimo requeridos para sostener logísticamente las Islas Malvinas.

3.- Posee aptitud para hostigar la Isla con poder aeronaval, con efecto psicológico más que material hasta la fecha.

4.- Se encuentra próximo a consolidar una Fuerza Aeronaval de Desembarco significativa en los aspectos operativos y logisticos para disponer un desembarco por medios anfibios y ~~aeromoviles~~ helitransportadas operando sobre las siguientes prmisas:

- Una o más cabeceras de playa protegidas por fuego naval antiaéreo embarcado con excelente sistema VYCA.
- o Cobertura aérea para dificultar ataques aire-tierra en la zona de desembarco
- o Aferrar con fuego aéreo, naval y terrestre las unidades aeroterrestres emplazadas en la Isla para la defensa de los diferentes sectores.
- Mantener la superioridad aérea durante horas nocturnas y bajo condiciones meteorologicas marginales, para facilitar un desembarco sin oposición aérea y sustraer los medios aeronavàles significativos de la Zoba de Combate durante el día.

SITUACION Y CAPACIDADES DE FUERZAS PROPIAS

- Los medios de las Fuerzas Conjuntas(TOAS y CAE) no están en capacidad de neutralizar la superioridad aeronaval del ENO, dado el despliegue adoptado por la propia flota, y por las servidumbres que posee el CAE para ejecutar en forma sostenida operaciones aéreas eficaces.
- El CAE posee capacidad de hostigamiento a blancos de oportunidad, que en determinados casos no son aceptables con relación al objetivo estrategico militar.

C6-4-202

- "A" mantiene una capacidad militar para el logro del objetivo politico, con la posesión fisica de la Isla y la aptitud tactica para condicionar la aceptabilidad de un desembarco, pero disponiendo el ENO libertad de acción en el marco estratégico operacional (por magnitud y naturaleza de los medios) para imponer los modos de acción con iniciativa y sorpresa, lo cual puede modificar imprevistamente el poder relativo: defensa vs. ataque a la Isla, a partir del 18 de mayo.

Esta libertad de acción E. Operacional de ENO le permitiría:

- Hostigar con fuego naval y aeronaval a la Isla durante el desembarco, pudiendo suponerse que se lo ejecutará con las últimas luces, cuando el tiempo de reacción de la Fuerza Aérea, desde el momento que se identificará la amenaza, no hace factible y aceptable su empleo, pues el tiempo de reacción no puede materializarse antes que caiga la noche (Tiempo de reacción operacional: 02:00 hs).

como VARIANTE 1

VARIANTE 2 de desembarco: Adoptar el dispositivo de desembarco durante la noche y ejecutarlo con las primeras luces con cobertura aéreo, antiaérea, fuego de hostigamiento y operaciones especiales.

- Mantener el bloqueo aeromarítimo.
- Negar el espacio aéreo en la Zona de Combate durante las horas nocturas y en los periodos con condiciones meteorológicas marginales.
- Condicionar la operatividad del Sistema Operativo Aerotáctico, para limitar el empleo de la F.A.A. en apoyo aéreo directo, dado el sistema de defensa aérea de la flota y el cubrimiento antiaereó sobre la cabecera de playa.
- Sustraer los blancos más rentables por la Fuerza Aérea(Portaaviones, buques de desembarco) de la Zona de Combate durante el periodo nocturno(movimientos de 100 millas como mínimo al E. de MLV).

CONCLUSIONES

ARGENTINA mantiene a la fecha una situación militar(voluntad y capacidad de lucha) que genera un efecto disuasivo sobre G.B. con respecto a la aceptabilidad del desembarco, en función del costo político que ello puede representar para el gobierno de M.THATCHER (Pérdida materiales y humanas).

ARGENTINA mantiene una situación militar desfavorable en el marco estrategico operacional, que penalizará progresivamente la defensa rentable de la Isla.

La Fuerza Aérea tiene por su parte limitaciones para sostener operaciones aéreas efica-

C6-4-203

ces, pudiendo hacerse las siguientes reflexiones sobre los factores que gravitan sobre las caracteristicas que le son propias:

SELECCIONAR Y MANTENER OBJETIVOS CORRECTOS

Al poseer un cuadro de información limitado sobre el ENO y un régimen de Comando y Control parcialmente integrado entre los diferentes Cdos. Operativos resulta difícil la reacción en tiempo operativo y poder operar sobre OOMM aceptables con relación al objetivo militar seleccionado.

POSICIONES RELATIVOS FAVORABLES. La superioridad en el mar que posee el ENO en contraposicion con las limitaciones que poseen los radios de acción de nuestra aviación de combate, permiten al ENO adoptar posiciones relativas favorables para el ataque y la defensa.(Posee capacidad de anticipar la acción de atacar y retirarse a ~~ofensivo~~ en la cobertura nocturna o meteorológica, con la salvedad de la amenaza potencial del sistema de armas. SUPER ETENDAR - EXOCET, y de incursiones sorpresivas de los medios aéreos de la F.A.A.

PODER COMBATIVO CORRECTAMENTE DISTRIBUIDO

La naturaleza de nuestros sistemas de armas(falta de CME y de armamentos antibuque) ~~paraliza~~ penaliza el logro de resultados contundentes en la incursión aérea.

LIBERTAD DE ACCION ADECUADA

Las servidumbres citadas condicionan en definitiva la libertad de accion para lograr resultados aceptables, para neutralizar la capacidad del enemigo de intentar un desembarco.

PROPOSICIONES

1 - Que la Fuerza Aérea coordine con A.R.A. el empleo en misiones del tipo "estrategico" de los Super Etendard, para poder operar contra el portaaviones el cual representa un valor trascendente desde el punto de vista militar y politico. (Eventual operación nocturna o en condiciones I.M.C.). Condicionadgravemente el poder aeronaval desplegado

2 - Que los medios aéreos de combate de la Fuerza Aérea se reserven prioritariamente para la batalla aeroterrestre que se librará durante el desembarco para evitar la consolidación de una cabecera en la Isla.(Requiere enorme eficiencia del sistema aerotactico para coordinar corredores de entrada, delimitación del área enemiga y evitar ser batido

[redacted]

C6-4-204

por la propia A.A. o la del enemigo.

3 - Prever como alternativa más A.FA ante el caso de falencia del sistema operativo aerotrans-
tre de la Isla, operar sobre los buques de desembarco para cortar toda posibilidad
de retirada de las primeras oleadas del ENO. e interdictar el envio de
refuerzos para consolidar la cabecera de playa.-

4 - Que ARA efectue hostigamiento con los submarinos para restarle libertad de acción
al ENO y lograr efectos disuadivos y políticos.-

C6-4-205

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

BUENOS AIRES, 25 de Mayo de 1982.

OBJETO: Solicitar provisión cartas de Islas Malvinas.

AL SEÑOR DIRECTOR DEL INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR.

1. Solicito del señor Director quiera tener a bien ordenar a quien corresponda que proceda a la provisión de cartas de las Islas Malvinas de acuerdo al siguiente detalle:

1º) 50 Juegos escala 1:500.000

2. Agradeciendo su valiosa colaboración saludo a Ud. atentamente.

Mayor Jorge BARAVALLE

C6-4-206

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

BUENOS AIRES, de Mayo de 1982

OBJETO: Solicitar provisión cartas de Islas Malvinas

AL SEÑOR DIRECTOR DEL INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR.

1. Solicito del señor Director quiera teher a bien ordenar a quien corresponda que proceda a la provisión de cartas de las Islas Malvinas de acuerdo al siguiente detalle:

1º) 100 Juegos escala 1:500.000

2. Agradeciendo su valiosa colaboración saludo a Ud. atentamente.

Mayor DANTE ANIBAL ASLA

ENRIQUE C. VIQUEIRA
Pers. Civil Superior
Cargo Div. Abastecimientos

C6-4-207

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

BUENOS AIRES, 24 de Mayo de 1982.

OBJETO: Solicitar provisión cartas de Islas Malvinas.

AL SEÑOR DIRECTOR DEL INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR.

1. Solicito del señor Director quiera tener a bien ordenar a quien corresponda que proceda a la provisión de cartas de las Islas Malvinas de acuerdo al siguiente detalle:

1°) 50 Juegos escala 1:500.000
2°) 1 Juego escala 1:50.000

2. Agradeciendo su valiosa colaboración saludo a Ud. atentamente.

Mayor DAVID ANIBAL ASLA

Recibí hoy y entregué requerimiento

C6-4-208

(16)

CARTAS OACI 1:1.000.000 Y 1:2.500.000 ENVIADAS AL VCOM TORRES EN CRV POR INTERMEDIO DEL VCOM. VELASCO, DIA 04 MAY 82

OACI 1:1.000.000

1 3537 TRE - AGO 71
2 3538 BAR - NOV 71
3 3585 CRV - MAY 69
4 3627 GAL - MAY 69
5 3625 MLV. - Abr 68
6 3668 USU - MAY 69
7 3672 GEO - AGO 65
8 3699 SAU - AGO 65

8 x 3 = 24 Cartas

OACI 1:2.500.000.

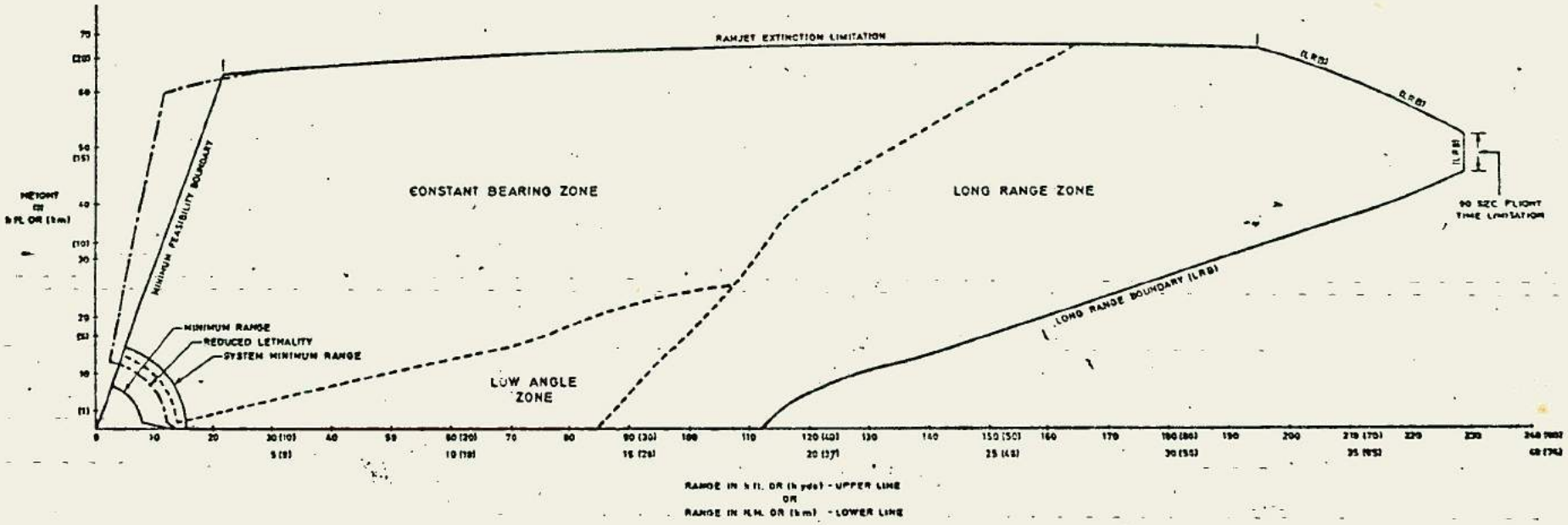
1 Nº 11 CRV - OCT 76
2 Nº 12 PAN - MAR 69
3 Nº 13 ORE - MAR 69

3 x 3 = 9 Cartas.
Fueron 3 x 2 = 6
NO HAY MAS.

C6-4-209

CB 04988 (2A) (X)
Original

REF: A SIO 1255 TECH REPORT OW 70/005 JAN 1970
B. MBD REF SD4185/1332/CHC DATED 20 APRIL 1974



PROPULSION PERFORMANCE BOUNDARY
STANDARD ATMOSPHERIC CONDITIONS

FIG. 9.1

SECRET

C6-4-210

Chart 1769.

TRISTAN DA CUNHA GROUP.—These islands, five in number, are situated at the angles of an isosceles triangle lying between the parallels of 37° 02′ S. and 37° 25′ S., and the meridians of 12° 12′ W. and 12° 42′ W.

Tristan island, the largest and north-eastern island, is situated at the apex of the triangle. Inaccessible island, the next in size, is situated at the south-western angle, and at a distance of about 17½ miles south-westward of Tristan island. Nightingale, Middle, and Stoltenhof islands are situated close together at the southern angle, about 16¼ miles south-south-westward of Tristan island, and about 10 miles south-eastward of Inaccessible island.

Tristan island.—Aspect.—Dangers.—This island is in the form of a truncated cone, its sides rising at an angle of about 45° to a central peak about 6,760 feet (2,060^{m}4) high.

The island is steep-to all round outside a distance of one mile from the coast.

Reefs extend from Sandy point, the eastern extremity of the island; also from Stonyhill point, at the southern end of the island, and from South point, about one mile west-south-westward; and from Crawford point, also known as Cave point, the south-western extremity of the island.

A shoal, the position of which is approximate, lies about 7 cables eastward of Stonyhill point, and another has been reported about 9 cables farther eastward; a reef lies about 2¼ miles north-eastward of Stonyhill point, and about 4 cables offshore.

A shoal, the position of which is approximate, was reported, in 1936, about half a mile north-westward of Anchorstock point, the western extremity of the island.

There are three shoals at distances of from 3 to 5 cables off the south-western side of the island.

The island is practically surrounded by a belt of kelp.

The sides of the island consist of walls of inaccessible cliffs from 1,000 to 2,000 feet (304^{m}8 to 609^{m}6) in height, which rise, except on its north-western side, directly from the sea; on this side there is, in front of the cliffs, a comparatively low and grassy slope, from 100 to 200 feet (30^{m}5 to 61^{m}0) high, which terminates in Herald point (*Lat. 37° 03′ S., Long. 12° 19′ W.*), also known as Hottentot point, the north-western extremity of the island. The sides of the mountain mass as far as the central dome are covered with brushwood, intermixed with ferns and long grass; but above 5,000 feet (1,524^{m}0), coinciding with the normal upper level of the clouds, the mountain consists of loose stones and volcanic rubble, with occasional rocks and boulders, the summit itself being usually decked with icicles and covered by snow in winter. *See* view on chart 1769.

Chart 1769, plan of Tristan settlement.

Falmouth and Quest bays.—Herald point is about 60 feet (18^{m}3) high and cliffy, and eastward of it on the northern side of the grassy slope remarked on above are two indentations the western of which is Falmouth bay and the eastern entered between Juha[illegible] Cliff points, is Quest bay.

Hardy rock and Pin rock [illegible] [illegible] mile south-westward respectively of Herald point [illegible] 12 feet (36^{m}6) high.

C6-4-211

Chart 1769, plan of Tristan settlement.

Julia reef extends in a northerly direction for about 1½ cables from Julia point; and rocks fringe the coast in the vicinity of Black Cliff and Herald points.

A 3-fathom (5m5) patch lies about 1¼ cables north-westward of Julia point (*Lat. 37° 03′ S., Long. 12° 18′ W.*).

Lights.—A light is exhibited on request, whenever shipping is known to be approaching or is lying off the island after nightfall, from a white beacon situated about one cable south-south-eastward of Julia point.

A second light is similarly exhibited from a small white beacon about 3½ cables south-eastward of Julia point, or a third of the way eastward from the head of Quest bay.

Beacons.—A white square beacon 10½ feet (3m2) in height is situated on Julia point. There is a flagstaff to seaward of the beacon and a white diamond beacon 17½ feet (5m3) in height, about 2½ cables southward.

A white triangular beacon, point up, is situated about 6¼ cables east-north-eastward of the light-beacon; a white triangular beacon, point down, is situated 2¼ cables east-south-eastward of the last-mentioned beacon.

Anchorage.—Caution.—The usual anchorage, such as it is, is in a depth of about 30 fathoms (54m9) and about one mile offshore, but in consequence of the uncertainty of the weather, none but steam vessels should venture to anchor and even they, when anchored, should keep steam at command and the cable ready for slipping at a moment's notice.

Mariners are advised to consult the islanders concerning the weather as they are reported to be able to predict changes within a very short time of their taking place when normal signs give no indication of their approach.

Anchorage can be obtained in a depth of 15 fathoms (27m4) on the following bearings:—

The diamond beacon, a white beacon belonging to a former light, the square beacon and flagstaff adjacent to it, in line, bearing 174°.

The two triangular beacons, in line, bearing 114°.

H.M.S. *Dartmouth* anchored, in perfectly calm weather, in October, 1920, in a depth of 18 fathoms (32m9), with the waterfall about half a mile eastward of Herald point bearing 188°.

In 1937, H.M.S. *Carlisle* anchored on three occasions with the waterfall bearing 191°, 195° and 204°, distant 6, 7½, and 8 cables, in depths of 17, 20 and 22 fathoms (31m1, 36m6 and 40m2), respectively.

Small vessels sometimes anchor off Quest bay.

Landing.—One landing place is on the sandy beach at the head of Quest bay. There are a few sunken rocks off this beach which, with care, can be avoided, but local assistance should be obtained to avoid both them and the dangerous Julia reef. A road leads from the landing place to the settlement.

Another landing place is in Falmouth bay, on the dark pebble beach situated about one cable eastward of the waterfall. (*Lat. 37° 03′ S. Long. 12° 18′ W.*).

[illegible] are kept on both these beaches which are used according to the [illegible] of the surf, whatever the weather, it is usually possible to effect a landing on one beach or the other although with a sea running.

C6-4-212

Chart 1769, plan of Tristan settlement.

from north-north-westward, north, or north-east, this will be very difficult, and launching about impossible.

Landing can easily be effected except during northerly winds or when the rollers are setting in, in both of which cases it is dangerous. Boats which can easily be hauled up on the beach should be used, and they should be steered with an oar; heavier boats can be anchored off the beach. The surf on the beach is modified by kelp, which is so strong, and firmly rooted on the bottom, that boats can be secured to it; though they are necessarily less manageable when passing through it.

Sudden changes of weather may prevent boats regaining their vessels.

Landing can also be effected at the following places on Tristan island:—

In the indentation southward of Herald point, between that point and Glass point, which is well protected from easterly winds.

In the indentation about 3 cables north-north-eastward of Hardy rock.

Chart 1769.

In a cove known as Seal bay, situated about half a mile north-westward of South point (*Lat. 37° 09′ S., Long. 12° 17′ W.*), the southern extremity of the island.

In Stonybeach bay, close northward of Stonyhill point.

On the sandy beaches immediately adjacent; and to the northward of Sandy point, the eastern extremity of the island.

Excepting in the very worst weather, a landing with safety to life, and generally to the boat, can always be effected somewhere under the lee of the island, there being, about one mile apart, small indentations with pebbly beaches, in the steep cliffs which surround the island. An islander should, if possible, be taken on board as a guide when proceeding round the island to anchorages other than that off the settlement on account of the outlying reefs, *see* page 340.

Current.—The current generally sets north-eastward, excepting close inshore where there is a slight south-westerly drain, but it occasionally runs in the opposite direction. H.M.S. *Milford*, in 1937, experienced a set of 10 miles 050° in the last 12 hours when approaching the island from St. Helena, and also a set of 12 miles 026° during the 24 hours' run from Tristan to Gough island.

Chart 1769, plan of Tristan settlement.

Settlement.—The settlement on Tristan island is situated under the cliffs on the grassy slope which terminates in Herald point (*Lat. 37° 03′ S., Long. 12° 19′ W.*). *See* also page 26.

In 1950, it consisted of 46 substantial stone cottages, thatched with flax and straw, and some 14 stone, wood and iron buildings belonging to the ex-naval station, which are now used for administrative purposes and by the fishing company and for offices and stores.

In 1950, the population of Tristan numbered 266.

A fish-canning factory was, in 1951, in course of erection.

Potatoes, on which the islanders depend, are the chief crop, but other vegetables are also grown. Fowls, geese, mutton and beef, eggs, vegetables, milk, sheep and seal skins and a number of curios especially model island canvas boats, are usually available for sale or barter to passing vessels.

At one time the community relied upon exchanging these for flour,

C6-4-213

Chart 1769, plan of Tristan settlement.

biscuits, clothing, etc., but the island now has a store in connection with the fishing industry which is kept well supplied with these necessities as well as with a wide range of other goods.

Arrangements can always be made for an island boat to come off to any passing vessel, and any opportunity to despatch mails is always especially welcome.

Water is plentiful, being supplied by a spring at the back of the settlement, whence it tumbles over the cliffs forming a miniature waterfall, about 20 feet (6m1) high, marked on the chart. This supply could be utilised by ships, their boats lying outside the surf with a hose led to the waterfall; the assistance of the islanders may always be relied upon. Water obtained from the vicinity of the settlement should be boiled before it is used for drinking purposes.

A system of piping the water was being introduced in 1951.

Communications.—There is a radio station, situated about 2 cables eastward of Herald point (*Lat. 37° 03′ S., Long. 12° 19′ W.*, which, though largely used for meteorological purposes, also communicates with vessels on 500 k/c's between the hours of 1200 G.M.T. and 1300 G.M.T. daily. Arrangements for calling at the islands, provision of weather information, etc., are handled on request.

The station is equipped with Aldis lamp signalling apparatus.

Chart 1769.

Rollers.—The following information respecting the rollers, which are occasionally experienced at Tristan island, as well as at the other islands in the South Atlantic, is derived from the islanders themselves, but unfortunately no register of the dates of their actual occurrence has been kept.

At Tristan island the rollers do not seem to be affected by lunar influences, but set in at all times during winds or calms; in the latter case they are always heavier.

Though they are more frequent during the winter months, the heaviest rollers occur in December, January, and February, three of the finest months, when they sometimes last three or four days, and this last remark, according to the account of the whalers, also applies to Gough and other islands in the southern hemisphere.

Inaccessible island.—General remarks.—Aspect.—This island is a high mass of rock with a table-summit; its highest peak, situated on the western side of the island, rises to an elevation of 1,840 feet (560m8) and is said to be a crater with water in it. Thence the summit slopes irregularly, terminating on all sides in precipitous cliffs about 1,100 feet (335m3) high. *See* view on chart 1769.

South hill (*Lat. 37° 18′ S., Long. 12° 40′ W.*) is a remarkable conical rocky hill, situated in front of the cliffs, on the southern point of the island, and is 1,140 feet (347m5) high; 6 cables north-westward of it is a similar rocky cone 690 feet (210m3) high.

The north-western coast of the island is low, and the cliffs there recede sufficiently to allow the summit to be gained without difficulty.

Considerable kelp-covered reefs extend seaward on either side of the landing place.

On the north-eastern side of the island, the coast is also low and there are two waterfalls, the eastern of which, being the larger, is more conspicuous.

On the south-eastern and south-western sides of the island, the

C6-4-214

Chart 1769.

cliffs rise abruptly from the sea, and on these sides the island appears to be literally inaccessible.

Depths of from 50 to 90 fathoms (91m4 to 164m6) have been found at a distance of about 1½ miles from the coast on all sides of the island.

Kelp was reported on the north-eastern side of the island, in a depth of 12 fathoms (21m9), at distances of from one quarter of a mile to half a mile offshore; but none was seen by H.M.S. *Yarmouth* in 1919.

Carlisle bay is a marked indentation at the north-eastern end of the island at the head of which there is a beach, a waterfall and the remains of a hut. The island was formerly inhabited and farmed for a short period, but now only a few score sheep and a head or two of cattle are pastured there. Vast numbers of sea birds breed, and fur seals and sea-elephants visit the island.

Fish are abundant in the surrounding waters and may readily be caught with hook and line. Penguins frequent the island to moult in March, return in August, and lay in September; the previous year's young visit the island to moult in December.

Dangers.—A rock, 3 feet (0m9) high, lies about one cable offshore, close southward of East point, the eastern extremity of Inaccessible island.

Pyramid rock, 60 feet (18m3) high, lies about 1½ cables south-westward of South hill, with a rock awash about half a mile westward of it, and a rock, 3 feet (0m9) high, close southward of it.

Two other rocks awash lie off the south-western side of the island, the western and outer of which is about half a mile offshore.

A rock, 2 feet (0m6) high, lies about one cable offshore near the centre of the north-eastern coast of the island.

Anchorage.—Anchorage may be obtained in a depth of 19 fathoms (34m7), in Carlisle bay, with the waterfall at the head of the bay bearing 197°, distant 8 cables, but it should be used with caution, as the survey of the island is incomplete.

Good landing may be effected on the beach near the hut; from here a path leads to the top of the cliff. There is another landing place about 2 cables westward of the hut.

In 1904, H.M.S. *Odin* effected a landing by veering a boat in to the landing place shown on the chart, about midway between North and East points.

Nightingale, Middle, and Stoltenhof islands.—Aspect.—Nightingale island, the southern and largest of these three islands, has two peaks, the eastern of which is rugged and precipitous, 1,105 feet (336m8) high, and appears conical when seen from north-eastward or south-westward. The other peak, 960 feet (292m6) high, slopes gently on all but its southern side. With the exception of the north-eastern coast, the sides of the island are precipitous and cut into deep recesses and caves. *See* view on chart 1769, and facing page 337.

Stoltenhof island (*Lat. 37° 23′ S., Long. 12° 29′ W.*), the northern-most of this group, is situated about 8 cables northward of Nightingale island. It is a flat-topped precipitous rock, 325 feet (99m1) high, and consists of one large and two small pieces, separated by narrow chasms which can only be distinguished on one particular bearing.

Middle island, situated as its name implies between the other two,

C6-4-215

Chart 1769.

is 150 feet (45m7) high ; Pin rock, about 30 feet (9m1) high, lies off its north-western extremity.

General remarks.—This group apparently possesses no out-lying dangers. A few sunken rocks border the southern coast of Nightingale island, but their positions show up well.

There is a channel between Stoltenhof and Middle islands which is about one quarter of a mile wide and appears to be deep. The passage between Middle and Nightingale islands is 1½ cables wide, but it is completely blocked with detached rocks.

Kelp extends for about one-quarter of a mile offshore from the eastern sides of the islands ; but there is less on their southern and western sides, which are the most exposed.

Depths of from 50 to 200 fathoms (91m4 to 365m8), coral, have been found at a distance of about one mile offshore.

Nightingale island is visited by the settlers of Tristan island several times a year for birds, eggs and guano.

During the breeding season of Penguins and Great Shearwaters, walking on the island, except along the old Sealers road and on the plateau and ridges, is rendered difficult by the birds. Their nests and burrows occupy almost every inch of the ground, and tussock grass 8 to 9 feet (2m4 to 2m7) in height overruns the island.

The water on Nightingale island tends to be tainted, possibly due to the number of birds ; but drinkable water can be obtained in four large and several small ponds or bogs on the plateau below the lower peak, and also in a small bay 2 or 3 cables westward of the Sealers road leading from the north-east landing place.

Landing.—The old landing beach on the south-east side of the island is now seldom used, but landing may be most easily effected on the rocks, at the north-eastern extremity of Nightingale island. Caution should, however, be exercised, as there is a small rock awash about 50 yards (45m7) from the point.

Chart 1769, plan of Gough island.

GOUGH ISLAND.—General remarks.—Aspect.—This island is situated about 230 miles south-south-eastward of Tristan island and lies between the parallels of 40° 17′ S. and 40° 24′ S., and the meridians of 9° 53′ W. and 10° 03′ W. Its northern and western sides consist of precipitous cliffs which attain near North point, at the north-western end of the island, an elevation of about 1,000 feet (304m8), whence they gradually decrease in height until in the vicinity of South point they are from 50 to 100 feet (15m2 to 30m5) high. Above these cliffs the land rises in rugged peaks towards the centre of the island where Mount Rowett, Hags Tooth, and High peak attain elevations of 2,915 feet (888m5), 2,270 feet (691m9), and about 2,800 feet (853m4), respectively. *See* view on chart 1769.

The depths obtained in the vicinity of Gough island are few, but it is stated that the island may be approached in safety to a distance of about one mile, except off West and North East points where reefs extend offshore about 8 cables westward and 6 cables northward, respectively ; that off West point breaks heavily. The island is apparently steep-to on all but its eastern side, where depths of 20 fathoms (36m6) are found from half a mile to three-quarters of a mile offshore. Several islets or large rocks lie off the island, but

C6-4-216

Chart 1769, plan of Gough island.

with the exception of Penguin islet (*Lat. 40° 19′ S., Long. 9° 55′ W.*) they lie close inshore; the latter is situated about half a mile offshore near the centre of the north-eastern side of Gough island and is 340 feet (103m6) high.

In most places the cliffs of Gough island rise steeply from the sea and numerous waterfalls drop vertically in long cascades. The coast is marked with numerous caves, and chasms. On the western and southern coasts, from North point round to South East point, there are no good anchorages and breakers extend about half a mile offshore in places. Snug harbour, situated close eastward of South West point, much belies its name, for there is practically no harbour at all. The point would offer a lee, and a useful anchorage might be found there during high north-westerly winds with no swell from southward or westward, but it would be necessary to lie much closer in than would be safe for any but the smallest vessel.

Close off the centre of the northern side of the island is a rock in the form of a rounded column about 200 feet (61m0) high, known as Lot's Wife, eastward of which is an indentation in the coast, called Lot's Wife's cove.

Church rock is about 75 feet (22m9) high and remarkable, and lies close off North East point; it obtains its name from its strong resemblance to a church with a high spire at its western end.

Close inshore and about 1¼ miles southward of Penguin islet are Dell rocks between which and Haulround point, situated about 1¼ miles farther south-eastward, is an indentation known as Quest bay.

At the northern end of Quest bay there is a glen which gives access to the interior of the island. The Glen beach is composed of large boulders and the approach to it is complicated by submerged rocks. A slight amount of protection is however given by Archway rock, where a stream runs down to the sea, and it is without doubt the continuous action of this stream that has worn the tunnel through the rock.

There are the remains of two huts in the glen, one of wood and corrugated iron, and the other, resembling those of Tristan island, is built of stone and roofed with tussock grass; both swarm with mice.

Anchorage.—There are no sheltered bays, each anchorage being an open roadstead. None of them can be considered safe for sailing vessels, and other ships anchoring should at all times be prepared to get under way at very short notice.

Temporary anchorage, according to the direction of the wind, can be obtained in Lot's Wife's cove, in the bay between Penguin islet and Dell rocks, and at the Glen anchorage in the northern part of Quest bay, at which last there is good holding ground.

H.M.S. *Royalist* took up a position just northward of Penguin islet abreast a cove, with the islet in line with South East point, in a depth of 17 fathoms (31m1), soft sand; but it was not thought prudent to anchor on account of the swell then running. The *Quest* made use of the Glen anchorage where a depth of 12 fathoms (21m9) was found.

The surf sometimes makes landing on the Glen beach difficult, not to say dangerous; but there is a place at the foot of Archway rock where experienced boatmen can effect a landing in almost any weather. At the corner of the rock nearest the northern end of the beach there

C6-4-217

Chart 1769, plan of Gough island.

is a chimney up which an active man carrying a coil of rope could clamber, and on the top of the rock there are a few island-trees to which it would be secured. In this way landing on, or departure from the island can be effected in any but the worst weather, though in the case of moving heavy gear, very hard work is entailed.

Landing can also be effected in Lot's Wife's cove (*Lat. 40° 18′ S., Long. 3° 58′ W.*), and southward of Church rock where there is an islet within which landing is safe and easy, as the place is protected from the swell and northerly winds by North East point; but the best position for landing will obviously depend on the direction of the wind and swell round the island at the time.

Chart 1769, plan of Bouvetøya.

BOUVETØYA.—Bouvetøya (*Lat. 54° 26′ S., Long. 3° 24′ E.*), formerly known as Bouvet island, lies about 1,000 miles south-south-eastward of Gough island and about 1,390 miles south-south-westward of the Cape of Good Hope.

It is under Norwegian Sovereignty and is fully described in the Antarctic pilot.

Charts 2202a, 2203, 2127, 2483.

C6-4-218

C6/4N

C6-4-219

MISIL: SEADART (SUPERFICIE AIRE)

DESIGNACION: GWS 30

TIPO: Defensa aérea para buque; superficie/aire, superficie/superficie, antimisil.

SISTEMA DE GUIADO : Aletas móviles, usando radar de seguimiento tipo 909, guiado radar con homing semiactivo - DOS (2) radares por buque instalados en proa y popa, operando en banda GH: de 4 a 8 GHz (4.000 a 8.000 Mgs)

ALCANCE: por lo menos 30 Km.

CABEZA: De guerra HE.

DOTACION: En cruceros tipo 82 - Destructores tipo 42 y también en cruceros antisubmarinos clase HMS Invencible.

REGIMEN DE LANZAMIENTO: Rápido con capacidad de atender varios blancos.

CAPACIDAD DE MISIL: Cabeza con propiedad de intercepción de aviones en vuelo bajo y alto.

C6-4-220

C6/40

C6-4-221

INFORME **ACTIVIDAD FACH**

(10)

COMANDO FAS informa: 261034 ABR

Detecciones CIC GRA

251622

Az 284°

Dist 111 NM

Derrota 035°

FL 200

VEL 420 KTS

2 Aviones

251625

Az 378°

Dist 104

Derrota 145°

FL 230

VEL 420 KTS

2 Aviones

A partir 1630 se detectan ~~detectan~~ tres intercepciones a 90° y luego combate aéreo.

FL 220/250

Posteriormente regresan a PUNTA ARENAS.

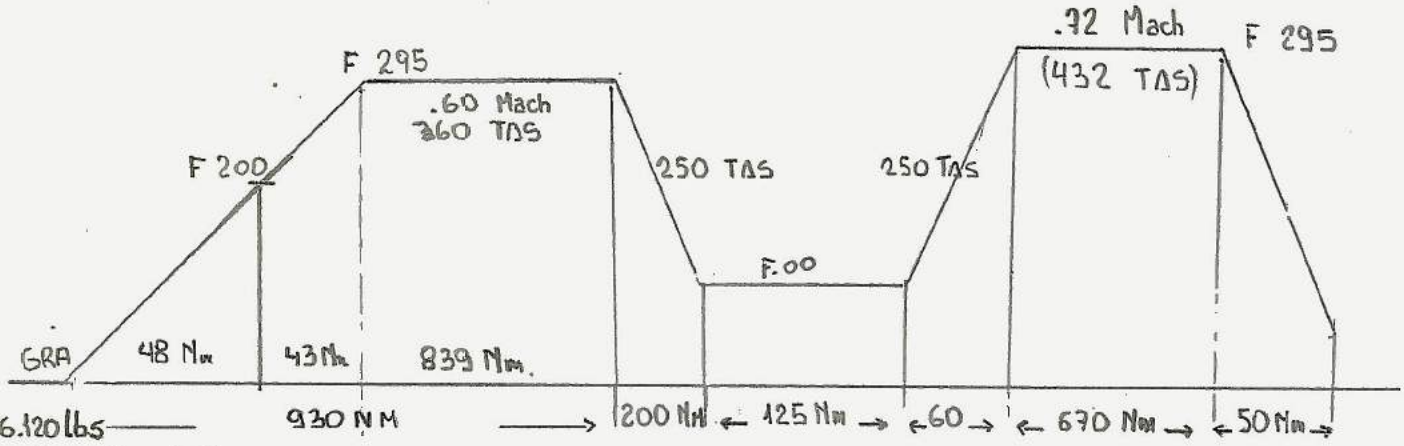
C6-4-222

C6/4P

C6-4-223

PERFIL COMBERRA ((GRA - GEORGIAS - MLV)

9



	Tiempo Parcial	Distancia (NM)	Consumo	Peso Remanente	Velocidad	Nivel
ASCENSO (F 200)	9 minutos	48	300 1650	44170	250 TAS	00 → 200
F 200 → 295	7 minutos	43	600	43.570	250 TAS	200 → 295
CRUCERO	122 minutos	839	5.402 (44 Lbs/min)	38 168	.60 Mach (360 TAS)	295
DESCENSO	35' minutos	200	875 (25 Lbs/min)	37.293	250 TAS	295 → 00
ATAQUE	20' minutos	125	2.100	35.193	375 KTS	00
Combustible Consumido +2 bombas			12.927	33.193		
ASCENSO Veloc. Naveg.	15' minutos	60	1,200	31993	250 TAS 240 Kts	00 → 295
CRUCERO Velo. Naveg.	103 minutos	670	5257 (51 Lbs/min)	26.736	.72 Mach 390 Kts	295
Descenso MLV	6'	50	150 (25 Lbs/min)	26.586		295 → 00
COMBUSTIBLE REMANENTE	2.586 lbs					

Nivel Tropopausa : 330

Viento : 250 / 50

Regimen de descenso en el ataque máxima performance por debajo horizonte radar

C6-4-224

Perfil camberra A-1B-4 (GRA - GEORGIAS - MLV)

TIPO DE ATAQUE: BTR (BOMBARDEO TRAYECTORIA RETARDADA)

CONFIGURACION: 2 MK 17 Cola Trayectoria Retardada

VERSION: "E" GRA - GRE - MLV

Eyección tanques de puntera a los 40' de vuelo

ARR EN MALVINAS aterrizaje normal peso 28000Lbs W 270/10 980 mts.
Aterrizaje Pista humedad W 270/10 Peso 28000 Lbs Max Fren EGA 670

DESPEGUE PISTA HUMEDAD W 270/10 Peso 34000 Desp. Min.Dist 540 en "versión ALFA" (Sin punteras)

LIMITACIONES OPERATIVAS

25 Kts. de viento componente de 90° para despegue y aterrizajes.

OPERA SOLAMENTE EN PISTAS DE SUPERFICIES DURA (CEMENTO, ASFALTO O SUPERFICIES PREPARADAS)

Automomia sistema de Oxigeno
2 tripulantes : 10:00 Hs.

Limitaciones de velocidad

"ALFA"	Máx Vi	
(sin punteras)	450 Kts. hasta FL 200 posterior	080 M
"C"		
(con punteras	365 Kts " "	0;79 M

Con cargas externas mismas anteriores

EN TURBULENCIA Máx. veloc. 300 Kts.

Vuelos en condiciones de formación de hielo
no debera despegar si la temperatura de aire esta en 1° y -5° C, con humedad relativa de 95 % y Visibilidad 550

C6-4-225

(9)

SECRETO

PARA CAE

DE RALZAR TNR 1450
P 261733
BT

/////
CRITICA MESEJ 07
A.EJERCICIO ALTAMENTE EFECTIVO. INCLUYO DOS FASES,DETECCION Y ATAQUE
B.SINTESIS CRONOLOGICA:
A LAS 1129 HORAS SE DETECTO UN LOBO AL 290 Y 95 MILLAS CON RUNBO 100 Y 400 NUDOS A 25.000 PIES. A 1138 HORAS SE LANZO PRIMERA SALVA DE MISILES A MAXIMA DISTANCIA 35 MILLAS. POSTERIOR LOBO SOBREVOLO UNIDAD NAVAL MANTENIENDO CONTACTO A MAS DE 40 MILLAS.
A 1204 HORAS SE DETECTO NUEVO LOBO AL 240 Y 150 MILLAS CON 27.000 PIES DE ALTURA A 1219 HORAS SE LANZO PRIMERA SALVA DE MISILES A 32 MILLAS. POSTERIOR LOBO SOBREVOLO LA UNIDAD NAVAL, AMBAS UNIDADES ESTIMADAS EXPLORADORES.
A 1250 HORAS INICIAN ALEJAMIENTO Y REGRESO A BASE. A 1306 HORAS AL 350 Y 15 MILLAS DETECTADO LOBO A BAJA COTA QUE SE DIVIDE PARA REALIZAR ATAQUE SOBRE BUQUE. A 1310 SE LANZO MISIL DISTANCIA 4,2 MILLAS.
C. EL METODO DE APROXIMACION DE AMBOS EXPLORADORES, DE ACERCARSE HASTA LA VERTICAL DEL BUQUE, PERMITIO EL RECHAZO CON MISILES SIN INCONVENIENTES.
D. LA APROXIMACION PARA ATAQUE IMPOSIBILITO UTILIZACION EFECTIVA DE MISILES A MAXIMA DISTANCIA, BUQUE LOGRA HACER UNICAMENTE UN LANZAMIENTO SOBRE AERONAVES CUANDO ESTAS GIRAN Y SE AGRUPAN PREVIO AL ATAQUE.
E. SUGERENCIAS:
1. EXPLORADOR NO DEBERA APROXIMARSE A MENOS DE 45 MILLAS (ALCANCE DE MISILES)
2. ATACANTES DEBERAN MATERIALIZAR SU ATAQUE SIN MANIOBRA PREVIA UTILIZANDO INFORMACION DE EXPLORADOR
XX FM COFUERTAR 79 TO COATLANSUR INFO COFAS OFENCODASUR

/////

/////

C: SECRETO

270912

CUARTO DE GUERRA

C6-4-226

C6/48

ACTAS DE LA CONFERENCIA SOBRE EL CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO 1982

AUSPICIADO POR:

DEFENSE & FOREING AFFAIRS.

CG-4-227

7

171950 ABR 82

ASUNTO: Aproximación de la flota inglesa. (B-10)

PARTE NRO:: 2817/2.- 17-1930ABR82.- RESERVADO(R).-
DE:: DEST ICIA 184 (2DA SEC EJEC)
PARA: JEF II ICIA (DPTO EXT)
CDO TOS (G-2) CDRO RIV. - BI 601 (CA EJ B) - DI 181 (CRI) -
BRIONCE (G-2)

TEXTO:
-------- ASUNTO:: MALVINAS.----
1. MARCO CONTINENTAL.-
---------- LA FLOTA INICIO SU SALIDA DE LA ZONA DE ASCENSION EL 170620ABR82 SEGUN UN PLAN LLAMADO OOA. POR TRES RUMBOS DISTINTOS VAN ESCOLTADOS POR 6 (SEIS) BUQUES DE INVESTIGACIONES RUSOS, QUE LOS INGLESES ACUSAN DE PROVOCARLES A LOS MISMOS SERIAS INTERFERENCIAS AL SISTEMA DE COMUNICACIONES.----
- FUENTE:: PP MM (ESCUCHA).- VAL::B-3
- RASTREOS ELECTRONICOS REALIZADOS EN LA ZONA DEL CONFLICTO NO HAN DETECTADO HASTA EL MOMENTO NINGUN SUBMARINO NUCLEAR EN EL ATLANTICO SUR.----
- FUENTE:: PP MM (ESCUCHA) VAL::B-3
- EN EL OCEANO PACIFICO EXISTE MAL TIEMPO Y TEMPORAL DESDE EL ECUADOR HACIA EL SUR CON CUATRO CENTROS DE BAJA PRESION UBICADOS EN LA ISLA GALAPOLO, ISLA PASCUA, ISLA JUAN FERNANDEZ Y EVANGELISTA, SEGUN LO INFORMADO POR LA ESTACION MARITIMA COSTERA (PRIMERA REGION DE CHILE).-----
- FUENTE:: PP MM (ESCUCHA) VAL:: B-3
- SIR BELVERE (BUQUE DE DESEMBARCO) DE LA FLOTA INGLESA, QUE NAVEGA POR EL OCEANO PACIFICO PIDIO AYUDA TECNICA A PUERTOS CHILENOS DE VALPO ++ VALPARAISO SE LO DERIVO A TALCAHUANO (CHILE).---
- FUENTE:: PP MM (ESCUCHA) VAL::B-3
- LAS NAVES DE GUERRA INGLESAS ESSE Y AJAX NAVEGAN A BAJA VELOCIDAD AL SUD-OESTE DE JUAN FERNANDO EN EL PACIFICO EN DIRECCION HACIA EL SUR DE CHILE.----
- FUENTE (PP MM (ESCUCHA).- VAL::B-3
- DE TODO CONOCIMIENTO QUE LOS BUQUES INGLESES QUE NAVEGAN POR EL OCEANO PACIFICO SERIA DEL TIPO " FLETCHER".---
- FUENTE:: PP MM (ESCUCHA) VAL::B-3
- EL SECRETARIO NORTEAMERICANO ALEXANDER HAIG VIAJA DE REGRESO A LONDRES Y QUE EL AVION QUE LO CONDUCE HARIA ESCALA EN RABAT (MARRUECOS)
- FUENTE:: PP MM (ESCUCHA).- VAL::B-3

EN CEN COM:: 17-2043ABR82.-
TTTI O EN DI 184 :: 4983.- GH:: 17-2115 ABR82.-
RCBIO EN JEF II ICIA:: 3472

Origen: Dest Icia 184 Valorización: B-3

C6-4-228

(De Interés a FAA)

17 ABR 82

(B-7)

ASUNTO: Consideraciones sobre las operaciones en las Islas MALVINAS

AGREMIARGE USA
171050ABR82
ESMAYORDOS
PARA: ESMAYORDOS

A&U 226/82 (OPS):

DEL NEW YORK TIMES, 17 ABR 82

EN CASO DE COMENZAR LA GUERRA EL AEROPUERTO DE LAS MALVINAS SERIA LA CLAVE.

DESDE LONDRES SE INFORMA QUE TODA LUCHA ENTRE GRAN BRETANA Y ARGENTINA POR LAS ISLAS MALVINAS SE CENTRARA, INICIALMENTE, EN LA UNICA PISTA DE ATERRIZAJE DE LA ISLA, CON LOS AVIONES BRITANICOS TRATANDO DE DESTRUIRLA, SEGUN INFORMARON EXPERTOS MILITARES EN ESTA CIUDAD Y EN LA SEDE DE LA OTAN EN BRUSELAS.

PARA QUE TRIUNFEN LOS OPERATIVOS MILITARES BRITANICOS CONTRA LAS FUERZAS ARGENTINAS EN LAS ISLAS, DICEN, EL ATAQUE DEBE SER VELOZ Y EMPLEANDO TODA LA FUERZA A SU ALCANCE. LOS ATAQUES AEREOS BRITANICOS DEBEN FRUSTRAR TODO INTENTO ARGENTINO POR PROLONGAR EN 3000 PIES LA PISTA DE ATERRIZAJE EN STANLEY PARA QUE LA PUEDAN UTILIZAR LOS AVIONES SKYHAWK A-4 ARGENTINOS.

LOS ANALISTAS RECALCARON LA NECESIDAD DE UN OPERATIVO RAPIDO CON UN MAXIMO DE FUERZA PORQUE SE ESPERA QUE EL TIEMPO EMPEORE EN POCO TIEMPO, LO QUE COMPLICARA LAS OPERACIONES NAVALES.

TAMBIEN SEÑALAN QUE EN CASO DE REPELER UN ATAQUE INICIAL BRITANICO Y DE NECESITAR REFUERZOS, LA LLEGADA DE LOS MISMOS PODRIA TARDAR SEMANAS Y PODRIA DEBILITAR SERIAMENTE LAS DEFENSAS DE LA OTAN EN EUROPA OCCIDENTAL. GRAN BRETANA PODRIA RECURRIR A SUS FUERZAS AQUI O EN ALEMANIA OCCIDENTAL.

DOS TECNICOS DE LA REAL FUERZA AEREA (RAF), QUE DEJARON LA ISLA EL MARTES, INFORMARON QUE LA GUARNICION MILITAR NO HABIA HECHO NINGUN INTENTO POR EXTENDER LA PISTA DE ATERRIZAJE DE STANLEY DE 4.000 PIES DE LONGITUD.

LA PISTA DE ATERRIZAJE ES VULNERABLE

SEGUN FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO, LA PISTA SERIA VULNERABLE AL ARMAMENTO DE ATAQUE DE CAMPOS DE AVIACION JP-233, DESARROLLADO POR LA RAF PARA SER UTILIZADO POSIBLEMENTE EN INCURSIONES CONTRA BASES SOVIETICAS EN EUROPA ORIENTAL. EL ARMAMENTO FUE DISEÑADO PARA ABRIR GRIETAS EN LA PISTA Y LEVANTAR SECCIONES DE LA MISMA POR EL INTENSO CALOR GENERADO.

C6-4-229

LA PISTA EN STANLEY PODRIA SER UTILIZADA POR LOS CAZAS-BOMBARDEROS ARGENTINOS DEL TERRITORIO CONTINENTAL. SU LONGITUD ES SUFICIENTE PARA PERMITIR LOS DESPEGUES DE LOS MIRAGE III ARGENTINOS Y LA VERSION ISREALI DEL MISMO QUE LOS ARGENTINOS LLAMAN DAGGER. AMBOS AVIONES NECESITAN PISTAS DE ENTRE 8.200 Y 9.200 PIES DE LONGITUD, DEPENDIENDO DE LA CARGA DE ARMAMENTOS QUE TRANSPORTAN.

LA PISTA TAMBIEN PODRIA SER UTILIZADA POR EL PUCARA, UN AVION ARGENTINO DE CONTRAINSURGENCIA. AUNQUE ES PROBABLE QUE LOS PUCARA SEAN VENTAJOSOS EN ATAQUES CONTRA ATERRIZAJES ANFIBIOS, ESTARIAN EN DESVENTAJA EN UN COMBATE CON LOS AVIONES A REACCION BRITANICOS HARRIER.

APRECIACIONES DE INTELIGENCIA ACERCA DE LA CANTIDAD DE EFECTIVOS ARGENTINOS QUE SE ENCUENTRAN EN LAS ISLAS OSCILAN ENTRE 3.500 Y 11.000. LA EVALUACION GENERALIZADA ES QUE LA FUERZA ES DE UNOS 8.000 EFECTIVOS DE COMBATE, DE LOS CUALES ALREDEDOR DE 4.000 EFECTIVOS ESTAN BIEN ENTRENADOS Y BIEN PERTRECHADOS.

LA COSTA FAVORECE EL DESEMBARCO

LAS DOS ISLAS PRINCIPALES DE LAS MALVINAS TIENEN UNA EXTENSION APROXIMADA DE 8.000 MILLAS CUADRADAS, Y LA COSTA FAVORECE EL DESEMBARQUE ANFIBIO. LOS ANALISTAS ESTIMAN QUE PARA PROTEGER ADECUADAMENTE LA COSTA, LOS ARGENTINOS NECESITARIAN UN MINIMO DE 50.000 EFECTIVOS.

EXISTIRIA LA OPORTUNIDAD PARA QUE LOS BRITANICOS PUEDAN DESEMBARCAR COMANDOS DE LA INFANTERIA DE MARINA Y TROPAS AEROTRANSPORTADAS EN UN LUGAR DE LA COSTA LIGERAMENTE PROTEGIDO. PERO, SE ADVIRTIO QUE LOGRAR UN PRIMER DESEMBARCO BAJO UN ATAQUE AEREO SERIA UN SERIO PROBLEMA.

DESDE EL PUNTO DE VISTA ARGENTINO, ES MUCHO LO QUE DEPENDE DE LA DISPONIBILIDAD DE AVIONES SKYHAWK A-4 PARA SER EMPLAZADOS EN LAS ISLAS. SE LOS PUEDE REABASTECER DE COMBUSTIBLE EN EL AIRE, Y ALGUNOS ESTAN EQUIPADOS CON EL MISIL FRANCES "MATRA". PERO ESTOS AVIONES NO ESTAN EQUIPADOS CON RADARES DE AVANZADA, Y LA BRUMA Y NIEBLA QUE FRECUENTAN LAS ISLAS EN ESTA EPOCA DEL AÑO, PODRIAN HACER QUE EL ATERRIZAJE EN EL AEROPUERTO DE STANLEY SEA ARRIESGADO, INCLUSO SI SOBREVIVEN EL ATAQUE BRITANICO.

C6-4-230

APARENTEMENTE SERIA NECESARIO UN REFUERZO ADICIONAL DE LOS HARRIER SI LOS BRITANICOS TRATARAN SERIAMENTE DE DOMINAR EL ESPACIO AEREO SOBRE LAS ISLAS. PERO LA AVIACION DE LA MARINA Y LA RAF SOLO CUENTAN CON 66 HARRIER, Y UN ALTO PORCENTAJE DE LOS MISMOS ESTA COMPROMETIDO A LA OPERACION. SE ESTA EQUIPANDO A OTROS 30 HARRIER. GRAN BRETAÑA NO DISPONE DE OTROS AVIONES DE ELEVADO RENDIMIENTO CAPACES DE OPERAR DESDE PORTAAVIONES O DE BASES AEREAS MINIMAS EN TIERRA.

UNA FUERZA IMPORTANTE DE LA MARINA REAL ES SU SUPERIORIDAD EN LA GUERRA ELECTRONICA. FUENTES DE LA GRAN BRETAÑA QUE LA FLOTA TIENE EL EQUIPO NECESARIO PARA ESCUCHAR A LOS RADARES ENEMIGOS E INTERIORIZARSE DE LO QUE ESTAN HACIENDO Y DONDE VAN LAS FUERZAS ENEMIGAS. LOS RADARES ARGENTINOS PUEDEN SER INTERFERIDOS CON HACES Y PROVISTOS DE INFORMACION FALSA.

MAYORIA DE LOS MISILES AIRE-SUPERFICIE Y AIRE-AIRE ARGENTINOS FUERON FABRICADOS EN INGLATERRA, Y LA SECCION ELECTRONICA DE LA FLOTA PUEDE INTERFERIRLOS Y AGREGARLE EL PELIGRO PARA LOS PILOTOS QUE OPERARIAN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS PASMOSAS.

ALGUNOS ANALISTAS OPINAN QUE LA FLOTA DEBERIA PODER INTERFERIR TODOS LOS MENSAJES TRANSMITIDOS ENTRE LAS FUERZAS ARGENTINAS EN LAS ISLAS Y EL CONTINENTE, Y POSIBLEMENTE ENTRE LOS DISTINTOS COMANDOS.

UN PROBLEMA PARA LOS BRITANICOS ES EL ABASTECIMIENTO DE LAS FUERZAS DEL ATLANTICO SUR, YA SEA DESPUES DE UN DESEMBARCO ANFIBIO EXITOSO O DURANTE UN PROLONGADO BLOQUEO. LA RAF DISPONE DE 56 AVIONES DE TRANSPORTE HERCULES, PERO ESTOS SON DE VUELO LENTO. SE ESPERA QUE EN CASO DE CONTINUAR LAS OPERACIONES, EL MINISTERIO DE DEFENSA CONTRATE ALGUNOS AVIONES COMERCIALES PARA TRANSPORTAR REPUESTOS Y REFUERZOS DE EFECTIVOS.

ORIGEN: Prensa

VALORIZACION: B-2

C6-4-231

17 ABR 82

(B-8)

ASUNTO: Requisa de un buque mercante

RATIFICADO.
MIENTRAS TANTO LA MARINA REAL ANUNCIO QUE HA REQUISADO UN NUEVO NAVIO CIVIL --EL TRANSBORDADOR NORLAND DE 12.000 TONELADAS-- PARA AGREGAR A LA FLOTA QUE SE DIRIGE AL ATLANTICO SUR.
FUNCIONARIOS DEL DEPARTAMENTO DE DEFENSA DIJERON QUE LA FLOTA SIGUE SU "CURSO NORMAL", PERO NO REVELARON SU POSICION EXACTA.
UPI 04-17-82 08:47 PES

ORIGEN: prensa

VALORIZACION: B-2

C6-4-232

172053 ABR 82

(B-9)

ASUNTO: Incremento en el poder aéreo

GHR:172053ABR82

PARTE NRO. 3.625

PRODUCIDO POR: SIDE - INTERCEPTACION RADIOELECTRICA.

ORIGEN: AGENCIA NOTICIOSA "AFP" ASSOCIATED FRANCE PRESS.-

ASUNTO: RECUPERACION ISLAS MALVINAS, ARCHIPIELAGO ARGENTINO-

GLGL
LAT0232 4 /AFP-NO76
MALVINAS-VULCAN
LONDRES, ABR 18 (AFP) - LAS AUTORIDADES MILITARES BRITANICAS DECIDIERON DESPLEGAR EN EL ATLANTICO SUR SUS BOMBARDEROS VULCAN, LOS CUALES HASTA HACE POCO TIEMPO FORMABAN PARTE DE LA FUERZA DE DISUASION NUCLEAR DEL PAIS, INFORMO HOY EL SUNDAY EXPRESS (CONSERVADOR).

EL MINISTERIO DE DEFENSA SE NEGO A TODO COMENTARIO RESPECTO DE ESTA INFORMACION. INTERROGADO SOBRE EL RADIO DE ACCION DE LOS BOMBARDEROS VULCAN, UN VOCERO DEL MINISTERIO DESTACO SIN EMBARGO QUE ESOS APARATOS ERAN CAPACES DE REABASTECERSE EN VUELO.

EL SUNDAY EXPRESS PRECISO QUE LOS VULCAN NO ESTARAN EQUIPADOS DE BOMBAS NUCLEARES, "PERO TENDRAN LA CAPACIDAD DE DESTRUIR TODOS LOS AEROPUERTOS Y PUERTOS MILITARES ARGENTINOS".

"EL HECHO DE QUE (LOS VULCAN) HAYAN SIDO MOVILIZADOS CONTRA LA ARGENTINA REFUERZA LA IMPRESION CRECIENTE SEGUN LA CUAL GRAN BRETANA ESTA DISPUESTA A SER DESPIADADA EN LA LUCHA POR RECONQUISTAR LAS MALVINAS", ANADE EL SUNDAY EXPRESS.

SEGUN EL SEMANARIO, LAS AUTORIDADES MILITARES BRITANICAS CONTARIAN YA CON UNA BASE EN EL ATLANTICO SUR DESTINADA A LOS VULCAN Y EL SUNDAY EXPRESS ESTA PERSUADIDO DE QUE ESOS BOMBARDEROS, AUN CUANDO LO SUFICIENTEMENTE ANTIGUADOS COMO PARA HABER SIDO EXCLUIDOS RECIENTEMENTE DE LAS FUERZAS AEREAS ESTRATEGICAS, DARAN LA SUPREMACIA AEREA A GRAN BRETANA EN CASO DE CONFRONTACION ARMADA CON LA ARGENTINA.

RE/IP
AFP 172353 GMT AVR 82

Valonización: B-3

ORIGEN: Prensa

C6-4-233

C6/4R

ACTAS DE LA CONFERENCIA SOBRE EL CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO 1982

AUSPICIADO POR:

DEFENSE & FOREING AFFAIRS.

CG-4-234

USO EXCLUSIVO DEL COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA — SE RUEGA NO DESTRUIR ESTA FICHA

(2)

EXPEDIENTE Nº 1.271.248

CARACTER S EXPEDIENTE

ORIGEN 106

OBJETO Remitir Documentacion

EXP. AGREGADOS

RESERVADO PARA EL ARCHIVO
AÑO INC. ..... FOJAS .....
FECHA DE ARCHIVO .....
ARCHIVO GENERAL .....
INCINERADO .....

AGREGADO AL

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO
							CMTE AEREO ESTRATEGICO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

CS-4-235

SECRETO

(2)

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA

BUENOS AIRES, 19 de abril de 1982.

OBJETO: Remitir documentación.

AL COMANDANTE AEREO ESTRATEGICO.

FUERZA AEREA	
Nº	1.277248
E	
S	19 ABR 1982

1. Adjunto remito al señor Comandante, una planilla conteniendo aclaraciones a la evaluación del consumo de combustible de la Fuerza de Ataque Británica, para ser agregada a la Carpeta "Capacidad Operativa Fuerza Ataque Británica", ejemplar Nº 2.

FUERZA AEREA ARGENTINA - JEFATURA II - INTELIGENCIA - ESTADO MAYOR GENERAL

Brigadier GUSTAVO ADOLFO REVOL
Jefe II - Inteligencia

C6-4-236

JEFATURA II - INTELIGENCIA
ENTRO
SALIO
9 ABR 1982

	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	
	D. I R. I		D. I R. I	

SECRETO

ACLARACIONES A LA PLANILLA DE EVALUACION DE CONSUMO DE COMBUSTIBLES

1. Se ha evaluado el consumo de las unidades de línea para las velocidades de 18 nudos y 25 nudos.

2. Se ha evaluado el consumo de los petroleros y unidades de transporte a un régimen de aproximadamente el 80 % de su potencia máxima (90 % de velocidad máxima).

3. Se ha evaluado el consumo de los buques mercantes y de pasajeros a baja velocidad, para "permanencia en zona".

4. El consumo diario total de todas las unidades en operaciones sería del orden de las 2.000 toneladas.

5. La capacidad de carga de combustibles de los buques de reaprovisionamiento es del orden de 139.000 toneladas.

6. Se estima que sin nuevos aportes de combustibles, la Fuerza Inglesa podría permanecer alrededor de 75 días en actitud de bloqueo si sus unidades no desarrollan altas velocidades por períodos prolongados de tiempo.

JEFATURA DE INTELIGENCIA * INTELIGENCIA MILITAR * DEPARTAMENTO "B"

ALFREDO LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

C6-4-237

CC/45

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	
OBSERV.		

MAYOR GENERAL
URA II-ICIA
O-EXTERIOR

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

CG-1-238

SECRETO

(1)

Cdo Aé Estr

BUENOS AIRES, de abril de 1982.

OBJETO: Elevar observaciones.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO.

1. De la lectura y análisis del Plan Esquemático del Comando Teatro Operaciones Atlántico Sur (CTOAS), han surgido diferencias de criterio en la interpretación de los siguientes párrafos:

1º) Página 3. Al párrafo 3. a. 3) b) "Agrupación Fuerza Aérea Malvinas" faltan agregar las Operaciones Aéreas Tácticas:

(4) Apoyo de Fuego Cercano.

(5) Interdicción Táctica.

(6) Exploración y Reconocimiento Cercano.

(7) Búsqueda y Salvamento.

(8) Transporte Aéreo Liviano.

2º) Página 4. Al párrafo 3. c. Instrucciones de coordinación. Donde dice "se coordinará a través del Estado Mayor Conjunto las tareas a cumplir por el Comando Aéreo Estratégico:"

a) "Asegurar el sostén logístico de las Islas".

Debe decir: Se coordinará a través del Estado Mayor Conjunto las tareas a cumplir por el Comando Aéreo de Transporte:

a) Contruibuir en asegurar el sostén logístico de las Islas.

3º) Página 4. Al párrafo 4 Logística. Donde dice:

///

C6-4-239

Cdo Aé Estr

SECRETO

C.E. Nº

///

a) "El apoyo logísitco será responsabilidad de cada Agrupación".

- Se debe agregar que el traslado de medios desde el Continente a la Isla es responsabilidad compartida entre Armada y Fuerza Aérea.

4º) Página 5. Al párrafo 5. Medidas de Comando. Donde dice:

a) "a) Control Operativo":

- Se aprecia que la intención del párrafo es expresar que el CTOAS coordinará con el CAE, los requerimientos de apoyo aéreo (Interdicción, Apoyo de Fuego Cercano, Búsqueda y Salvamento, etc).
El CAE a través de la Fuerza Aérea Sur (FAS) ejecutará las tareas de acuerdo con las normas de conducción y empleo aéreo.

5º) Mismo párrafo anterior. Donde dice:

a) "b) Toda acción enemiga que se desarrolle en el litoral atlántico de la jurisdicción del Teatro, será responsabilidad de este Comando":

- Se debe considerar la posibilidad de que la acción enemiga en aguas jurisdiccionales puede estar referida a un desplazamiento de buques y/o aviones hacia puntos focales del continente.

- Si, como expresa el párrafo 3. b. 1) -pág 4- el empleo de las unidades de superficie de la flota de mar estará restringida por la presencia de submarinos nucleares, el CAE y el CAD deberán extremar las medidas para evitar que unidades navales y aéreas de la Flota Naval Inglesa, se aproximen al continente y afecten objetivos focales del Poder Nacional y/o Militar.

- Por lo expuesto, la responsabilidad del control del Litoral Atlántico Sur en las presentes circunstancias deberá ser compartida entre el CTOAS, el CAE y el CAD.

2. El Plan del CTOAS no hace mención ni incluye en su distribuidor al Comando Aéreo de Defensa Conjunto, a pesar de que el mismo, ha sido previsto en la DEMIL 1/82, y tiene la

///

C6-4-240

Cdo Aé Estr

SECRETO

///

responsabilidad de la defensa aérea directa en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales y de impartir y controlar las normas de tránsito aéreo.

3. El presente trámite consta de TRES (3) fojas, habiéndose confeccionado por duplicado destinando el mismo al archivo de este Comando (Dpto Planes y Programas), interviniendo en su redacción e impresión además del suscripto, el Comodoro D Knud Erik ANDREASEN (E Air 1324) y el Cabo Primero Héctor Raúl NOLLI (Ofc 15712).

C6-4-241

CDO AVIACIÓN
Cal ARCE 34-3173
Ops 33 4637
My Sanguetti

SECRETO
TRIPLICADO
URGENTE

1

BUENOS AIRES, abril 82.

solicitar.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO.

Solicito del señor Jefe quiera tener a bien ordenar a quien corresponda se adopten las previsiones necesarias de movilización de helicópteros del ámbito civil, para aumentar la capacidad aeromóvil, de comando, control y enlace con las Islas Malvinas.

Al respecto solicito que el presente expediente sea canalizado con carácter de urgente, a efectos de la adopción de las previsiones por FAA para la movilización del citado material.

Asimismo se requiere que una vez que la FAA disponga de las listas de máquinas y pilotos, las haga conocer a este Comando y se autorice la coordinación directa entre el Comando Aéreo Estratégico de la FAA y el Comando de Aviación.

Cabe consignar que las aeronaves solicitadas por el presente expediente, son las necesarias para incrementar las posibilidades de aeromovilidad, comando, control y enlace en las Islas Malvinas y no están contempladas en las cantidades ya requeridas por memorándum Nro 006/82 y 018/82, cuya finalidad es satisfacer el PAEFE 81 y las INSTRUCCIONES PREPARATORIAS DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 1/82 respectivamente.

Del presente expediente se confeccionaron TRES (3) ejemplares de UNA (1) foja útil cada uno.

AGREGADOS: Memorandum (S) Nro 023/82, Fs 1 (fotocopia).
Planilla resumen aeronaves a movilizar, Fs 1 (fotocopia).

EMGE

ES COPIA

HUMBERTO ASSEFF
CORONEL
J DPTO I ... JEF VI MOVIL
CDO J EJ (EMGE)

ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO

DO y EA
FIRMADO
MANUEL FERNANDO SAINT AMANT
CORONEL
SUBJEF. VI - MOVILIZACION
CDO J EJ (EMGE)

DISTRIBUIDOR: Original: E M C.
Duplicado: Cdo J Ej (EMGE-Jef VI-Movil).

C6-4-242

C6/40

C6-4-243

CONSIDERACIONES A LA OO DEL COATLANSUR

1. Organización

En este apartado es conveniente y necesario volcar en anexos la organización de los elementos que integran cada componente, tanto los que forman parte de la Guarnición Militar MALVINAS, como los que operan fuera de ese lugar. } Anexo A

Falta Hay exo D

2. Es conveniente agregar un anexo con la Jurisdicción y los límites graficados del Teatro de acuerdo con lo establecido en la DEMIL en 3. x. 7) b). (Pág 12 y 13). } Anexo C

3. Es conveniente aclarar que el que ejerce el Comando de la Guarnición Militar MALVINAS es el Jefe de la Guarnición Militar MALVINAS y Gobernador, Grl Br MARIO BENJAMIN MENENDEZ. } Anexo A punto 2.

incluido al Sp. 3 al Anexo A

4. En razón de que el RI 8 ya se encuentra empeñado en la Islas MALVINAS, debe constituirse una nueva reserva estratégica operacional: designación pendiente - } Anexo H punto 7

5. El párrafo referido a la Fuerza de reserva alistada, debería reemplazarse por el siguiente: } Anexo A punto 6

- 6. Reserva Estratégica militar: (Cuando el COMITE MILITAR la ponga a disposición del TO).

6. El Comando de Teatro enuncia dos capacidades. Faltaría retener, de acuerdo a la DEMIL 1/82 la siguiente: "Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de 1/2 Sn Nucl y golpes de mano a instalaciones y personal". } 1 Sit. b. 3)

7. Redactar la misión de la siguiente forma:

Consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del Gobierno Militar, a fin de ejercer la Soberanía Argentina en las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR y contribuir a asegurar su pleno ejercicio en el Atlántico Sur.
FUNDAMENTO: El Gobernador Militar, en su acción de Gobierno, depende directamente del COMIL. } 2 MIS.

8. En el párrafo Operaciones - Operaciones componentes: Debería suprimirse en la última línea "y la fuerza aérea estratégica".
FUNDAMENTO: Por cuanto ésta ya se encuentra en los aeródromos de despliegue, cuya ubicación responde a necesidades del COATLANSUR y del TOS, debiendo en consecuencia, cumplimentar eventuales necesidades de seguridad continental. } 3. OPER a. Oportuno) suprimido

C6-4-244

9. Asimismo deberían suprimirse las tareas particulares impuestas al Comando Aéreo Estratégico. Si se desea mencionar algo respecto de este Comando podría utilizarse un párrafo en las instrucciones de coordinación. Por último se hace necesario notar que la tarea de asegurar el sostén logístico, corresponde al Comando Aéreo de Transporte.

10. En el punto 3.b. limitaciones, convendría suprimir o modificar la redacción del párrafo 2) por cuanto está previsto alargar la pista para que en ella puedan operar aviones de alta performance. Hasta que se complete la prolongación dichos medios aéreos tendrán sus bases en el Continente.

11. En el apartado 4 Logística agregar un nuevo párrafo que diga: El apoyo logístico a la población civil de las Islas será responsabilidad del área de economía, en coordinación con el Gobierno Militar.

12. El punto b. del párrafo medidas de comando, debería redactarse en la siguiente forma:
Toda acción enemiga que se desarrolle en el litoral Atlántico de la Jurisdicción del Teatro será responsabilidad de este Comando.
Aquellas acciones que pudiera emprender GRAN BRETAÑA contra el Continente, tanto en espacios terrestres cuanto aéreos, o las que ejerciera CHILE en relación con el conflicto Austral, no estarán encuadradas dentro de las responsabilidades del Teatro de Operaciones del ATLANTICO SUR.

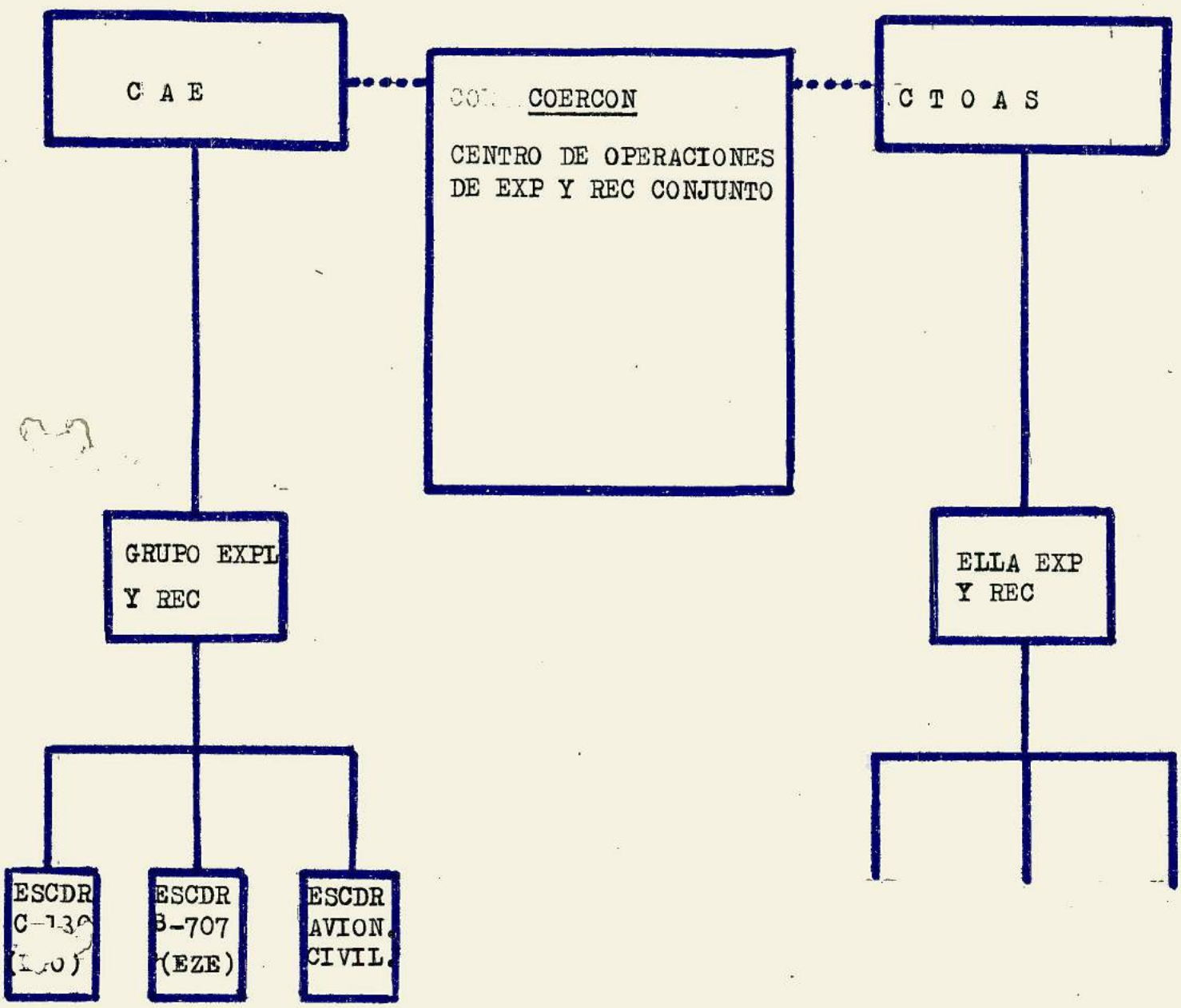
13. Sería conveniente se aclarara el emplazamiento del Puesto de Comando del Cte del COATLANSUR.

14. Resulta imprescindible conocer el texto del anexo comunicaciones (no adjuntado a la OO).
FUNDAMENTO: Necesidad de coordinar las facilidades de comunicaciones y conocer las disposiciones relacionadas con el tráfico y modos de operación de los equipos.

15. Debe colocarse el distribuidor de la orden.

16. En toda la orden, donde figura PUERTO RIVERO, debe decir PUERTO DE LAS ISLAS MALVINAS.

C6-4-245



F U N C I O N E S

COERCON:

1°) Recibe requerimiento del CTOAS y/o CAE.

2°) Coordina, planifica misión, consolida requerimiento y encamina el mismo al Comando correspondiente y adelanta el requerimiento a la/s Unidad/es que lo cumplimentarán.

3°) El Comando del cual dependen los medios ordena la ejecución de la tarea.

C6-4-246

INTREPID o FEARLESS (2 impactos)

	ATAQUE	@ (m)	Nº RECTAS	BOMBAS
3 x MK83	45°		14	42
	LONG		13	39
4 x MK82	45°		10	40
	LONG		11	44
6 x MK81	45°	17m	8	48
	LONG.		10	60

BOP 30° · 24000 pies

Error en Alcance 80 m

Error en Deflexión 40 m

DISPARO : HUNDIMIENTO

Probabilidad éxito mínima 70%

espoleta .025 seg (cola)

Nose Plug — (nariz)

SIR LANCELOT

3 x MK 83	45°	21	63
	LONG	20	60
4 x MK 82	45°	16	64
	LONG	16	64
6 x MK 87	45°	14m 12	72
	LONG.	15	90

C6-4-247

Recibos

RECIBOS

C6-4-248

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

I N D I C E

Nº DE ARCHIVO	DETALLE DE LA DOCUMENTACION
1	-COPIA EXP. DEL CAE DE FECHA ABR 82 DIRIGIDO AL EMC REFERENTE DIFERENCIAS DE CRITERIO INTERPRETACION PLAN ESQUEMATICO DEL CDO OPERACIONES ATLANTICO SUR (CTO AS).
2	-EXP. Nº 1.277.248 (FA) "S" DEL 19/4/82 DE LA JEF II UNA PLLA CONTENIENDO ACLARACIONES A LA EVALUACION CONSUMO COMBUSTIBLE DE LA FUERZA DE ATAQUE BRITANICO.
3	-COPIA Nº 23 (CDO JEJ EMGE-JEF III OP-DPTO PP) INSTRUCCION PREPARATORIO DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO(IPCJE) Nº 182 (PLANEAMIENTO PARA UNA EVENTUAL CONFLICTO SIMULTANEO CON GRAN BRETAÑA Y CHILE.
4	-ARA ORGANIZACION FUERZA DE TAREA.
5	-GRAFICO CAPACIDADES MISILISTICAS ARMADA BRITANICA.
6	falta -INFORME SEGUNDO VUELO EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO LEJANO CON B-707 TC-91. 21-22 ABR. (AUSENTE)
7	-PARTES DE INFORMACION CORRESPONDIENTES AL DIA 17-ABR-82 DE DEBT ICIA 184(2DA SEC EJEC).
8	-PARTES DE INFORMACION CORRESPONDIENTES AL DIA 23 ABR 82 Nº 47/82.
9	-PERFIL CAMBERRA.
10	- INFORME ACTIVIDAD FACh.
11	falta
12	- MISIL SEADART (SUPERFICIE AIRE)
13	- MEMORANDUN DEL SR COM.EDUARDO MASSA AL CTE CAE ASUNTO: SISTEMA DE ARMAS AERONAVAL SEA HARRIER
14	- TRISTAN DA CUNHA GROUP.
15	- NOTA DE EJERCITO AL EMC REFERENTE MOVILIZACION HELICOPTEROS DEL AMBITO CIVIL.
16	- CARTAS OACI EMBIADAS A CRV (VCOM TORRES).
17	- CARTAS TOPOGRAFICAS ISLAS MALVINAS 1:500.000
18	- TRABAJO de CDN. DEF.
19	- CAE - Comunicación Interna al Com. Op. Aéreo
20	- Requerimiento Operativo - Optimiza avión MK-62

C6-4-249

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

I N D I C E

Nº DE ARCHIVO	D E T A L L E D E L A D O C U M E N T A C I O N
1	RECIBO DE LA Nº 1/82"ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS "FAS-FAO-MANE"(RECIBOS Y ANEXOS "C" ORIGINALES).
2	RECIBO PLAN ESQUEMATICO 1/82 "S" COATLANSUR (ANEXO BRAVO INTELIGENCIA Y CABIO Nº 1 ANEXO " CHARLIE".
3	RECIBO LISTADO CARACTERES DE RADARES INGLESSES.
4	RECIBO GUIA DE CARGA Nº 11439 MANUAL PILOTO "OMEGA".

C6-4-250

COMANDO AEREO ESTRATEGICO

DEPARTAMENTO PLANES MEDIATOS

R_E_C_I_B_O

1. Recibí del Comando Aéreo Estratégico (Departamento Planes Mediatos), material con destino a la IX Brigada Aérea , para ser entregado al Vicecomodoro TORRES,- en el Comando Fuerza Aérea Sur.

BUENOS AIRES, 24 de Mayo de 1982.-

Firma. . . . . .

Aclaración . . . . . .

C6-4-251

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentacion de carácter "SECRETO".
-CONFIDENCIAL 3 (TRES) MANUALES de HAWKER SIDDLEY HARRIER

FECHA 25 / ABR / 82

FIRMA .....

ACLARACION CAP. CARLOS FILIPPI

DESTINO POTA

C6-4-252

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

L. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Carta topografica 1:500.000 de las Islas Malvinas Total 9 cartas.

FECHA: 25-Mayo-1982

FIRMA: .....

ACLARACION: Cr. José L. Tolosa

DESTINO: Cte. Fuerza Aérea Sur

C6-4-253

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1.- RECIBI del Departamento Planes Mediatos 10 Cartas de Navegación de 1:2.500.000 de Comodoro Rivadavia.

FECHA: 13 de Mayo de 1982

FIRMA: .....

ACLARACION: M y Armando Buira.

DESTINO: FAS (COMODORO RIVADAVIA)

C6-4-254

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS

- - - - -RECIBI del Departamento Planes y Programas, con destino AL JEFE DE LA V BRIGADA AEREA.....

la siguiente documentación: "INFORMACION COMPLEMENTARIA PARA LOS ESCUADRONES DE COMBATE DE LA FAA. - ASUNTO ROYAL NAVY. ABRIL 1982.

Entregada por:.....

BUENOS AIRES,

RECIBI CONFORME

FIRMA:.....

ACLARACION:.....

GRADO:.....

FECHA:.....

C6-4-255

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS

- - - - -RECIBI del Departamento Planes y Programas, con destino

AL. JEFE DE LA IV. BRIGADA AEREA.....

la siguiente documentación: " INFORMACION COMPLEMENTARIA PARA LOS ESCUADRONES DE COMBATE DE LA FAA. -ASUNTO ROYAL ABRIL 1982.

Entregada por:.....

BUENOS AIRES,

RECIBI CONFORME

FIRMA:. . . . . .

ACLARACION:. Ay Amando Medina . . . . . .

GRADO:. . . . . .

FECHA:. . . . . .

C6-4-256

(4)

RECIBOS

I. BRIGADA AEREA

Vuelo Nº .....

Fecha .....

GUIA DE CARGA: SESVICIO / SIN CARGO

Nº 11439

Remitente: Arsenal

Destinatario: II Bde. Aérea

Domicilio: .....

Ag. de Origen: Pul.

Domicilio: .....

Ag. de Destino: RYD

BULTOS	CONTENIDO	PESO	VOLUMEN
1	Bulto N° 2455	5	
—		—	

OBSERVACIONES: .....

Recibí Conforme

El Pul. 23/4 de 1982

(Lugar y fecha)

(Firma empleado despachante)

Manual Piloto ODS 211-27.

Enviado 231200 en TC 83 a CRV

OMEGA

C6-4-257

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

(3)

Recibo

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos, la cantidad de SEIS (6) sobres conteniendo cada uno DOS (2) copias del Listado de características de Radares Ingleses, a los fines de ser distribuidos entre las Unidades dependientes de la FAS.

FECHA 23-4-82

FIRMA [signature]

ACLARACION CP. Rojas Manuel

DESTINO Suboficial Turno PoTA

PARA REMITIR A CRV EH F-22 DIA 23 0400 A BR 182

C6-4-258

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

(3)/(1)
Recibo

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos, la siguiente documentación de carácter "SECRETO":

   1°) Listado de características de Radares Ingleses. (2 copias)

   2°) Directiva N° 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". (1 copia)

FECHA 23-4-82

FIRMA .....

ACLARACION C.P. Rojas Manuel

DESTINO Suboficial Turno PoTa

Para remitir a CRV en F-27 día 230400 ABR/82

C6-4-259

(1)
Recibo

R E C I B O

RECIBI DEL COMANDO AEREO ESTRATEGICO (DPTO PLANES MEDIATOS) FOTOCOPIA DE LA DIRECTIVA Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS - FAO - FANE.-

BUENOS AIRES, de abril de 1982.-

FIRMA .....

ACLARACION C. PASCUAL A.

C6-4-260

(1)

Recibo

BUENOS AIRES, 22 de abril de 1982.

1. RECIBI DEL DPTO PLANES Y PROGRAMAS LA DIRECTIVA Nº01/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE" (COMANDO AEREO ESTRATEGICO) DE FECHA 21 ABR 82 "SECRETA" COMPUESTA DE CUATRO FOJAS, AGREGANDOSE SOLAMENTE LOS ANEXOS: ALFA (5 FOJAS) Y BRAVO (25 FOJAS).- -

FIRMA: . . . .

ACLARATORIA: COM. FERRARIS

GRADO: . . . .

DESTINO: A-1

C6-4-261

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

(1)

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 01.

FECHA 23/4/82

FIRMA .....

ACLARACION Suboficial Mayor NICOLAS ALDO RIPARI
Encargado Ayte. Jefe Estado Mayor General

DESTINO CJFA (ESTADO MAYOR GENERAL)

C6-4-262

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 02.

FECHA 23/ABR/82

FIRMA [signature]

ACLARACION Sub. D. Rousseau

DESTINO COMANDO AEREO DE DEFENSA.

C6-4-263

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 05.

FECHA 23-ABRIL-82

FIRMA .....

ACLARACION Cap. CARLOS A. PANE

DESTINO II BRIGADA AEREA.

C6-4-264

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 067

FECHA ..... 23/IV .....

FIRMA .....

Capitán HUGO MAMERTO OLMOS
Auxiliar Dpto. Operaciones

ACLARACION .....

DESTINO IV BRIGADA AEREA .....

C6-4-265

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 06.

FECHA 23 ABR 82 R 0130 Z/3

FIRMA .....

ACLARACION .....

DESTINO IV BRIGADA AEREA

1er Ten Oscar Crippa
Jefe Turno
IV Brig. Aerea

C6-4-266

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 07.

FECHA ..... 23/IV .....

FIRMA .....

Capitán HUGO MAMERTO OLMOS
Auxiliar Dpto Operaciones

ACLARACION .....

DESTINO V BRIGADA AEREA .....

C6-4-267

Mediatos la siguien

DE LOS MEDIOS DE LA

07.

23 - ABRIL - 82 ... 2013OHs

[signature]

...ION My. Ramirez Martinez

V BRIGADA AEREA.

C6-4-268

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 08.

FECHA ..... 23/IV .....

FIRMA .....

Capitán HUGO MAMERTO OLMOS
Auxiliar Dpto Operaciones

ACLARACION .....

DESTINO VI BRIGADA AEREA.....

C6-4-269

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 08.

FECHA 28-ABR-82

FIRMA .....

ACLARACION ..... Cap. Benitez

DESTINO VI BRIGADA AEREA.

C6-4-270

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 09.

FECHA Moron 23 Abril 1982

FIRMA .....

Brigadier VION CARLO YOCCA
JEFE VII BRIGADA AEREA

ACLARACION .....

DESTINO VII BRIGADA AEREA.

C6-4-271

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 10.

FECHA 23 Abril 1982

FIRMA .....

ACLARACION .....

DESTINO VIII BRIGADA AEREA.

C6-4-272

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 11.

FECHA ..... 23/IV .....

FIRMA .....

ACLARACION ..... Capitán HUGO MAMERTO OLMOS Auxiliar Dpto. Operaciones ...

DESTINO IX BRIGADA AEREA .....

C6-4-273

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 11.

FECHA ..... 23 Abr 82 .....

FIRMA .....

ACLARACION ..... V Com cis .....

DESTINO ..... IX BRIGADA AEREA. .....

My Arnaudo N. Medina

C6-4-274

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 12.

FECHA ..... 23/10 .....

FIRMA .....

ACLARACION ..... Capitán HUGO MAMERTO OLMOS Auxiliar Dpto Operaciones .....

DESTINO III BRIGADA AEREA .....

C6-4-275

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 12.

FECHA .....

FIRMA Carlos E. Chain .....

ACLARACION Alf. CARLOS CHAIN JEFE PTO CDO .....

DESTINO III BRIGADA AEREA. .....

C6-4-276

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 13.

FECHA ..... 23/IV .....

FIRMA .....

ACLARACION ..... Capitán HUGO MAMERTO OLMOS Auxiliar Dpto Operaciones

DESTINO BAM RIO GALLEGOS.....

C6-4-277

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 13.

FECHA ....23 Abr 82.....

FIRMA .....

ACLARACION ..V Comodoro.....

DESTINO BAM RIO GALLEGOS.....

My Aniceto N. Medina

C6-4-278

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 14.

FECHA ..... 23/IV .....

FIRMA .....

ACLARACION .... Capitán HUGO MAMERTO OLMOS Auxiliar Dpto. Operaciones ....

DESTINO FUERZA AEREA NORESTE (FANE)

C6-4-279

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 14.

FECHA 23-ABRIL-82

FIRMA .....

ACLARACION Cap. CARLOS A. PANE

DESTINO FUERZA AEREA NORESTE (FANE)

C6-4-280

FUERZA AEREA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
DPTO PLANES MEDIATOS

(1)
Recibo

R E C I B O

1. RECIBI del Departamento Planes Mediatos la siguiente documentación de carácter "SECRETO".

- Directiva Nº 1/82 "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS DE LA FAS-FAO-FANE". Copia Nº 15.

FECHA 23 Abril 82 20:30

FIRMA .....

ACLARACION Tte. Cesario Ramirez

DESTINO FUERZA AEREA OESTE (FAO)

C6-4-281

AERONAVES AFECTADAS A EJERCICIO

MARCA Y MODELO	MATRICULA	PROPIETARIO	DOMICILIO PROPIETARIO	PILOTO	DOMICILIO PILOTO	DOCUMENTO	CLASE	
PA-31	LV-LTV	Gob.de Corrientes	Pcia.Corrientes ENCONTEL-3400	BORDA, Ricardo	Cana 92-Bº 122 Vivien dau-Corrientes	LE.7892975	1942	So Fu
PA-31	LV-MDG	Nielsen	Cangallo 925-Bs. As.-ENCOTEL 1038	VILLAR, Miguel F.	German Kurt y Juan B. Justo-Llavallol-Pcia. de Buenos Aires	CI.10170180	1954	So Ej
PA-31	LV-JZT	Gob.de Tucumán	Pcia.de Tucumán ENCOTEL-4000	BLANCO, Federico A.	Pozo de Vargas 3134 D. Torcuato-Pcia.de Bs.As.	CI.2521137	1928	So Ej
PA-31	LV-JLS	Gob.de Santa Cruz	Pcia.de Santa Cruz ENCOTEL-9400 Río Gallegos	SANZ, Vicente F.	Gamela Provincial Nº 3 Bº Gregores-Río Gallegos-Pcia.Santa Cruz	CI.7831291	1945	So Fu
PA-31	LV-JLR	Gob.de Santa Cruz	Pcia.de Santa Cruz ENCOTEL-9400-Río Gallegos	BARBIC, Antonio E.	Roca 1143-Río Gallegos Pcia.Santa Cruz	LE.7816288	1938	Ex
PA-31	LV-LSB	Chincul S.A.	25 de Mayo 489-Bs. As.-ENCONTEL 1339	BERAZA, José María	Arroyo 863-Piso 16-Bs. As.	CI.7722748	1957	Ex
31	LV-LMS	Techint	Córdoba 320-Bs.As. ENCOTEL-1054 .	GAUDIN, Julio	20 de Junio 1389-Villa Hipódromo-Mendoza	LE.7313767		
PA-31	LV-JYU	Banco del Oeste	22 y 27 -Mercedes Pcia.Bs.As.ENCOTEL 6600	MICHELINI, Dino J.	Almafuerte 2040-Caste lar-Pcia.Bs.As.	CI.4883363	1931	Sol Fue
PA-31	LV-JXG	Gob.de Mendoza	Pcia.Mendoza ENCOTEL-5500	GUTIERREZ, Santos A.	San Martín 847-Las Heras-Pcia.Mendoza	LE.6842353	1930	Dr Ej
PA-31	LV-LMR	Carbometal	Besares 59-Carrodilla-Pcia.Mendoza	BROWN, Miguel L.	Ascasubi 2685-Godoy Cruz-Pcia.Mendoza	LE.6911072	1926	Cat Eje
PA-31	LV-JGN	Automovil Club Argentino	Av.Libertador 1850 Bs.As. ENCONTEL 1425	BOSOUR, Abelardo F.	Circ.1ra.-Sec.2da.Mzna. 13-Casa 3-Ciudad Gral. Güemes-TE 620-2860.	CI.3824363	1936	I F
PA-31	LV-MJY	Chincul	25 de Mayo 489-Bs. As.ENCOTEL 1339	LICCIARDI, Juan J.	9 de Julio 120 (E) Fri nidad-Pcia.San Juan	LE.6738618	1930	Sol Fue
PA-31	LV-JZJ	Gob.del Neuquén	Pcia.Neuquén ENCO-TEL 8300	CASTICE, Mario A.	9 de Julio 212-Neuquén	CI.7664230	1934	Exc
PA	LV-LNO	Banco Pcia. de Bs.As.	B.Mitre 457-Bs.As. ENCOTEL 1036	GONZALEZ, Alberto R.	Sarandí 148-5to.Piso Dto.24-Bs.As.ENCOTEL 1081	CI.4784042	1941	Sol Eje
PA	LV-LZU	La Macarena S.A.	25 de Mayo 489 Bs. As.ENCOTEL 1339	AVILA, David Ignacio	Aviador Lilientnal 462 El Palomar - Pcia.Bs. As.	LE.5992479	1931	Alt (R)
PA-31	LV-MHL	Taxaco S.A.	Obispo Trejo 954-Córdoba-ENCOTEL 5000	CONTI, Oscar O.	Av.Independencia 2189 Piso 12-Dto.37 - Bs. As.	CI.7914222	1939	Exc
AR-102	LV-MHP	Gob.de Salta	Pcia.de Salta ENCOTEL-4400	DELUCIA, Reynaldo	Rep.de Siria 413-Salta	CI.6181175	1919	Sub Eje
				TERUELO, José	Rivadavia 1142-Salta	CI.3698233	1931	SSa de
A-2	LV-HIT	Dir.Aer.Pcia. de Buenos Aires	7 y 610-La Plata Pcia.Bs.As.ENCOTEL 1900	SCOTTO, Francisco.	Calle 519 BIS Nº 1597.esq.9 Ringuelet La Plata.	CI.4918003	1930	Sol F.
A-2	LV-HIS	Dir.Aer.Pcia. de Buenos Aires	7 y 610-La Plata Pcia.Bs.As.ENCOTEL	SUAREZ, Félix Raúl	12-Nº 756 City Bell-Pcia.de Bs.As.	CI.6126341	1931	Of. Mec
A-601	LV-MEE	Aeromaster S.A.	25 de Mayo 122-Bs. As.ENCONTEL 1002	COTUSSO, Cipriano	Lamadrid 910-2º Piso Tucumán	LE.5882941	1946	Exc
AR-1100	LV-JIX	GRAIVER	7 y 49-La Plata-Pcia.de Bs.As. ENCOTEL 1900					
H-12	LV-JGM	Gob.de Mendoza	Pcia.de Mendoza ENCOTEL 5500	OLIVAR, Vicente F.	Los tonelos 2495 Lúr. Piso-4to.20-Mendoza	LE.6880664	1939	Alt

C6-4-282

30-NOV

3

PAS A EJERCITO

JO	DOCUMENTO	CLASE	SITUACION MILITAR	LICENCIA	PRESENTACION LUGAR	PRESENTACION FECHA	LUGAR DE CONVOCACION.	OBSERVACIONES	
° 122 Vivien entes	LE.7892975	1942	Sold.Inst. Fuerza Aé.	TLA.1386			Cumba Pun tu.	CASERE	C/Co II
rt y Juan B. vallol-Pcia. Aires	CI.10170180	1954	Sold.Inst. Ejército	Comercial 1ra.1310			Campo de Mayo	CAE	
Argas 3134 D. Pcia.de Bs.As.	CL.2521137	1926	Sold.Inst. Ejército	Comercial 1ra.1279			Tucumán	CATONO	
ovincial Nº 3 es-Río Galle- Santa Cruz	CI.7631291	1945	Sold.Inst. Fuerza Aé.	Comercial 1ra. 913	Tomo los datos	for	Comodoro Rivadavia	CATOS	Pr IX
-Río Gallegos a Cruz	LE.7816288	1938	Exceptuado	Comercial 2614			Comodoro Rivadavia	CATOS	Pr IX
3-Piso 16-Bs.	CI.7722748	1957	Exceptuado	Comercial 3092			Escuela Aviación	CAE	
io 1389-Villa -Mendoza	LE.7313767			Comercial 1ra. 45			Espora	CATONO	
e 2040-Caste Bs.As.	CI.4683363	1931	Sold.Inst. Fuerza Aé.	Comeercial 1ra. 894			Espora	CAE	
n 847-Las a.Mendoza	LE.6842353	1930	Dragoniente Ejército	Comercial 919			Mendoza	CATONO	Pr VIII
2685-Godoy .Mendoza	LE.6911072	1926	Cabo-Ofc. Ejercito-Ex.	Comercial 2324			Mendoza	CATONO	
-Sec.2da.Mza. -Ciudad Gral. 620-2860.	CI.3824363	1936	ler.Ten(R) F.Aérea	TLA 1013			Campo de Mayo	CAE	
o 126 (E) Pri a.San Juan	LE.6738818	1930	Sold.Inst. Fuerza Aé.	TLA 1301			Campo de Mayo	CATONO	
o 212-Neuquén	CI.7664230	1934	Exceptuado	TLA 1367			Neuquén	CATONO	
48-5to.Piso .As. ENCOPEL	CI.4784042	1941	Sold.Inst. Ejército	Comercial 2551	Entregué	Pr CBL I	Tandil	CAE	
ilienthal 462 r - Pcia.Bs.	LE.5992479	1931	Alférez (R)	TLA 954			Tandil	CAE	
ndencia 2189 to.37 - Bs.	CI.7914222	1939	Exceptuado	Comercial 1ra. 922			Escuela Aviación	CATONO	
ria 413-Salta	CI.6181175	1919	Sub.Ppal.(R) Ejército	TLA 1230			Campo de Mayo	CATONO	RES
1142-Salta	CI.3698233	1931	SSMV-Marina de Guerra	TLA 1095					
9 BIS Nº .9 Ringuelet	CI.4918003	1930	Sold.Inst F.Aéron.	Com.3011			Campo de Mayo	CAE	PLATINO
City Bell- s.As.	CI.6126341	1931	Of.Policía Retirado	TLA 1107			Campo de Mayo	CAE	PLATINO
910-2º Piso	LE.5882941	1946	Exceptuado	Comercial 1ra. 970			Campo de Mayo	CAE	
								No se requisa	
es 3495 1er. 70-Mendoza	LE.6680964	1939	Alférez (R)	Comercial 1ra.572			Mendoza	CATONO	

C6-4-283

entregado por
Com. Bozovich

NRO: 5990
GHO: 111111_ABRIL_82
FM:: CRVOBJF
TO: BUEOCCT_(X)BUERACT

40

CAE:
DE CFAS: EFECTOS REALIZAR PATRULLAS MARITIMAS DISTINCIA 200 Mn DE LA COSTA ENTRE GRA Y SJU, SOLICITO SE ASIGNE A ESTE C OMANDO FAS DE 9/10 AVIONES CIVILES CON S IGUIENTE CARACTERISTICA: 1) RADAR, 2) AUTONOMIA DE 07:00 A 10:00 Hs. 3) PILOTO A-UTOMATICO 4) RADIO ALTIMETRO 5) NAVEGADOR INERCIAL U OMEGA . 6) CAPACIDAD MINIMA 4 PERSONA-S BT.

40

M++++++++++
NRO AUQ 6188/II
30- GHO 181230 ABR 82
FM CRVOBJF
TO BUEOCNT (X) BUERACT
INFO BUEOCOP
GR SC
BT.

/////
(X) CAE.DE CFAS:
SOLICITO RESOLUCION RECAIDA A MI TXT NRO DUQ 5990 GHO 111111 ABR 82 Y FECHA PROBABLE ASIGNACION DE MEDIOS ANTE MAYOR URGENCIA CONTAR CON LOS MISMOS EN ESTEIVCOMANDO.BT.
/////
0260

/BT
/////

18 ABR 1982
SECCION CIFRADO

C6-4-284